3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 11
November 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TEST
TILLIGS Bügelfalten-E10

Festival der Innovationen
Innotrans im Plus

Siemens-Lok fährt 357 km/h
Stier bricht Weltrekord

150 Jahre Eisenbahn
Gävle im Ausnahmezustand

Zittauer Anlagenbau
Ohne jede Eile









WERKSTATT:
- Donnerbüchse
- Lärmschutzwände

Schnell und bequem nach Berlin

DER STÄDTE-EXPRESS

DIE DDR-ANTWORT AUF DEN INTERCITY

Inhalt

VORBILD

Titelthema

14 RENNSTEIG, LIPSIA, ELBFLORENZ
Die Geschichte der Städte-Express-Züge der DDR.

Drehscheibe

4 BAHNWELT AKTUELL

24 MAXIMAL
Viele Rekorde und echte Neuheiten: Die Innotrans.

28 UNGEZÜGELT
Ein 1216-Taurus der ÖBB fährt Weltrekord.

32 SCHWEDEN FEIERT SEINE BAHN
Fest in Gävle: 150 Jahre Eisenbahn im Dreikronenland.

Geschichte und Geschichten

40 DIE KOSMONAUTEN-LOKS
Die sowjetischen Großdiesel der Baureihe TE 2.

MODELL

Werkstatt

56 ZWEIKLASSEN-GESELLSCHAFT
Eine Fuchs-Donnerbüchse auf Fleischmann-Basis.

62 LÄRMSCHUTZ-WÄNDE
Die Nachbildung moderner Bahnbegleitbauten.

67 BASTELTIPPS

Probefahrt

68 BIG LITTLE TRAIN

68 HAUSMANNSKOST

70 ÜBER KURZ ODER LANG

70 EINFACH SCHÖN

Unter der Lupe

72 LAUFKATZE FÜTTERN

73 FORTSCHRITT IN H0

74 DIE ALTE WERKSTATT

Test

76 FRISCH GEFALTET
Jetzt kommt Tilligs blaue E 10 in TT.

Szene

80 NEUES VON HULDA
Die H0e-Anlage des ZIMEC wächst und wächst.

AUSSERDEM

90 Modellbahn aktuell
5 Standpunkt
97 Impressum
38 Bahnpost
42 Güterbahnhof
46 Fachhändler-Übersicht
88 Termine + Treffpunkte
31 Buchtipps
98 Vorschau
39 Internet

32 **Schwedische Appetithappen**

Die Eisenbahn in Schweden feiert ein großes Jubiläum: Seit 150 Jahren rollen dort die Züge.





14 **Schnell nach Berlin**

1976 brachte die DDR den Städte-Express auf die Schiene. Erfolgreich und beliebt, endete er schon 1991.

24 **Sightseeing**

Neue Lokomotiven, mehr Besucher und eine Weltrekordlok: Berlins Innotrans 2006 bietet Superlativen.





62 **Ruhe bitte!**

Zur realistischen Gestaltung von Szenen moderner Bahnen gehören auch die Schallschutzwände.



Titel: TT-Städte-Express-Wagen Tillig, TT-Lok Roco
Foto (Modell): Frickel; Fotos (Suhl, Leipzig, Berlin): Slg. hb; Fotos (Halle, Dresden): Haucke



80 **Expansionsdrang**

Immer mehr, genauso schön: Der Zittauer Modell-Eisenbahn-Club erweitert ohne jede Eile seine H0e-Anlage.

BAHNWELT AKTUELL

MUSEUMSBAHN

Neue Lokwelt


Blick in den mustergültig restaurierten Rundschuppen; für ein paar zusätzliche Fahrzeuge ist dort noch Platz.

● Nach zweijähriger Sanierung öffnete die neue Außenstelle des Deutschen Museums im Rundhaus des ehemaligen Bw Freilassing. Am 2. September 2006 fand eine große Eröffnungsparty für die neue „Lokwelt Freilassing" mit viel Prominenz und Partyatmosphäre statt. Als Gäste kamen auch die Salzburger Lokalbahn (SLB) mit zwei Wagen der ehemaligen Bahnlinie Salzburg – Berchtesgaden sowie die 57 der ÖGEG, die von nahezu 10 000 Besuchern empfangen wurden. Besichtigen kann man nun freitags bis sonntags von 10 bis 17 Uhr im Rundschuppen eine entstehende Modellbahnanlage, eine bosnische Zahnradlok, die aufgeschnittene bayerische B IX Nummer 1000, LAG 1 (die spätere E 69 01), E 16 07, 244 051, 103 167 und V 140 001. Auch die noch gegenüber dem Bahnhof aufgestellte 144 502 wird sich demnächst dazugesellen. Weiterhin sind ein Magnetschwebe-Versuchsfahrzeug, ein Zug der Wendelsteinbahn und die urige Drehstrom-Lok 1 der schweizerischen Burgdorf-Thun-Bahn und der mit Graffiti verzierte 701 095 ausgestellt. Betriebsfähig ist Turm-Tw 701 065, der auf Wunsch der Besucher schon mal zur kurzen Fahrt auf die Drehscheibe gestartet wird. Die Museumsangestellten sind teils ehemalige Mitarbeiter und/oder lange Jahre mit dem Bw Freilassing verbunden und stehen für fachkundige Auskünfte gerne bereit, die, mit kleinen Anekdoten gewürzt, sehr gut beim Publikum ankommen. Leider bleibt aufgrund des Museumscharakters der Blick ins Innere der ausgestellten Maschinen verwehrt, was vielleicht in den nächsten Monaten noch geändert wird. Eine Erfahrungswelt für die kleinen Besucher und ein Museumsshop runden das Programm ab. Weitere Informationen finden sich unter www.lokwelt.freilassing.de

Fotos (2): Mann


Die Drehscheibe lädt auch zur gemütlichen Mitfahrt unter den wachsamen Augen der Museums-Mitarbeiter ein.

Foto: Meinhardt


75 Prozent des DBAG-Restbestandes der Baureihe 141 trafen sich am 18. August 2006 in Frankfurt/Main zu einer Fotoparade: 141 400, 141 401 und 141 402.

SCHWEIZ

Neuer Saastunnel

Foto: Benz


Ein von Tm 2/2 96 gezogener Bauzug verlässt am 6. September 2006 den neuen Saastunnel Richtung Bahnhof Saas. Rechts ist das Portal des 117 Jahre alten Tunnels zu erkennen, wo kurz zuvor die Fahrleitung demontiert wurde.

● An der Strecke Landquart – Klosters – Davos der RhB wurde am 5. September 2006 der neue Saastunnel zwischen den Stationen Küblis und Saas nach rund elfmonatiger Bauzeit dem Betrieb übergeben. Das 76 Meter lange Bauwerk ersetzt den einzigen noch aus dem Jahr 1889, dem Gründerjahr der RhB, stammenden Tunnel, der den heutigen Anforderungen kaum mehr genügte, wies er doch ein knappes Lichtraumprofil auf. Außerdem war der Fahrdraht auf der tiefsten möglichen Höhe montiert. Mit der Eröffnung des neuen Saastunnels, der unmittelbar neben dem alten ausgebrochen wurde, konnte einer der größten Engpässe auf der Prättigauer Linie beseitigt werden. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund sechs Millionen Franken. Der alte, 87 Meter lange Tunnel wurde an einen privaten Eigentümer abgetreten und bleibt somit erhalten.

ÖSTERREICH

Ybbstalbahn unterbrochen

● Durch schwere Unwetter Anfang August 2006 im niederösterreichischen Mostviertel kam es infolge von Hochwasserschäden auch zu Streckenunterbrechungen auf der Schmalspurbahn zwischen Opponitz und Lunz am See. Derzeit besteht nur Zugverkehr zwischen Waidhofen an der Ybbs und Opponitz. Im Streckenabschnitt Opponitz – Lunz am See ist ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Holzverladung in Großhollenstein auf Schmalspurwagen musste nach Opponitz verlegt werden. Es ist zu hoffen, dass die Strecke zwischen Opponitz und Lunz am See wieder saniert wird, ansonsten ist für die derzeit kurze Reststrecke Einstellungsgefahr zu befürchten.



Foto: Haslebner

Y.v.2 (598.02) passiert mit ihrem Holzzug 72291 Opponitz am 16. August 2006

TOCHTERGESCHÄFTE

Lebensverlängerung für V 100

● 18 Lokomotiven der Baureihe 212 kaufte am 30. Juni 2006 DB-Service bei Railion. DB-Service möchte die Loks künftig im Arbeits-und Hilfszugdienst einsetzen. Im August trafen 14 Maschinen in Cottbus ein, wo die erforderlichen Hauptuntersuchungen stattfinden sollen: Aus Saarbrücken kamen 212 029 und 076, 212 034, 036, 093, 094, 265, 274, 298, 329, 342, 343 und 347 kamen aus Halle und 212 071 wurde aus Hof herbeigeholt. 212 280, 310, 317 und 323 weilten einstweilen noch in Osnabrück. Nach derzeitiger Planung sollen vorerst zwölf Loks aufgearbeitet werden, die übrigen Maschinen als Ersatzteilspender dienen.



Foto: Heilmann

14 Loks der Baureihe 212 warten am 16. August 2006 in Cottbus auf ihren geplanten Jungbrunnen.

Umgekehrte Vorzeichen



Dr. Karlheinz Haucke

Eines ist sicher, Langeweile kommt derzeit in der Modellbahnbranche nicht auf. Konnte man sich noch vor zwei Jahren rühmen, gegen den allgemeinen Trend Zuwächse oder zumindest stabile Umsätze zu verzeichnen, haben vor allem die Großserienhersteller seit Jahresfrist mit umgekehrten Vorzeichen zu kämpfen.

Die vorläufige Insolvenz bei Lehmann kam sicher für viele überraschend, doch zeigt sie nachdrücklich, dass Bankverbindlichkeiten gerade heutzutage empfindliche Folgen haben können. Was vor kurzem noch als Sicherheit zur Absicherung von Krediten galt, ist heute Makulatur. Merke: Wer die von den Geldinstituten momentan geforderten Sicherheiten nachweisen kann, der braucht eigentlich gar keinen Kredit!

Auch wenn es sich auf den ersten Blick merkwürdig ausnimmt: Die Lehmann-Probleme bergen in sich bereits den Keim der Hoffnung, sind sie doch auf eigentlich bereits fast überwundene Engpässe zurückzuführen. Diesen nur scheinbar kühnen Schluss lassen auch die sich wieder füllenden Auftragsbücher zu.

Vieles deutet darauf hin, dass die Modellbahnbranche genaugenommen nicht gegen den Trend, sondern hinter ihm agierte und dass sie nun, ebenfalls zeitversetzt, auch wieder vom allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung profitieren wird. Erste Anzeichen dafür können die Auguren aus den jüngst wieder positiven Umsatzzahlen des Branchenführers Märklin entnehmen.

Schließlich: Das Leben ist schon ernst genug, da lassen wir uns doch unser liebstes Hobby nicht auch noch nehmen!

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Gerlach

Am Vormittag des 31. August 2006 kamen die fünf MRCE-Loks von ihrem Abstellort Eisenach nach Mainz Bischofsheim, während die vier Dispoloks erst in den Abendstunden über Nürnberg eintrafen, anschließend erfolgte die Weiterfahrt nach Gremberg als 69692 (Bild) zur Einordnung in die besonderen Umlaufpläne.

DB RAILION

Für die Börse frisiert?

● Anfang September mietete Railion Logistics 24 Lokomotiven kurzfristig an. 15 Fahrzeuge der Reihe 1116 (Taurus) der ÖBB, fünf Loks des Typs 185.5 (Bombardier) von Mitsui Rail Capital Europe B. V. sowie vier Siemens-Dispoloks vom Typ ES 64 F4 sind voraussichtlich bis Jahresende im Einsatz. Sie sollen den aktuellen Triebfahrzeugmangel mildern. Die ÖBB-Tauri wurden direkt über Linz in ihren neuen Umlaufplan eingebaut. Besonders kurios wirkt die Fahrzeugleihe unter dem Aspekt, dass wegen des geplanten Börsengangs der DB AG Fahrzeugbestände bei Railion Logistics und den anderen Bahnsparten massiv abgebaut und Revisionen nicht mehr durchgeführt wurden. Gerüchteweise plante man bei Railion gar den Verkauf der Lokomotiven der modernen Baureihe 182 (Taurus), um die Bilanz zu schönen. Inzwischen wurden zwar Fahrzeuge der Baureihen 140, 151 und 155 reaktiviert, dies reicht jedoch für die Bewältigung der geplanten Transportleistungen bei Railion Logistics zum Jahresende nicht aus. Und schon zeichnet sich der nächste Engpass bei Railion ab, im Personalbereich wird bereits über die Ausleihe von Lokführern bei DB-Zeitarbeit und DB-Regio diskutiert.

ZWISCHENHALT

■ **Die Strecken-Abbestellungen** in Brandenburg (MEB berichtete) fallen doch nicht so dramatisch aus, wie zunächst angekündigt. Der Zugverkehr soll nur noch zwischen Pritzwalk und Putlitz, Neustadt/Dosse und Neuruppin sowie Neuruppin und Herzberg komplett eingestellt werden.

■ **Die DB AG-Pünktlichkeitsquote** erreichte laut von „Focus" und „Bild am Sonntag" veröffentlichten Statistiken wieder einmal ein neues Rekordtief. Im September 2006 gelang es nur noch 68 Prozent der Züge, mit weniger als fünf Minuten Verspätung ihr Ziel zu erreichen! Besonders betroffen sei der Fernverkehr. Grund seien unter anderem (wie meist) zahlreiche Baustellen.

■ **Bombardier verkaufte** 152 Triebwagen des Typs Electrostar an die britische Verkehrsgesellschaft Transport for London. Der Vertrag hat einen Wert von etwa 331 Millionen Euro. Die Fahrzeuge werden am britischen Bombardier-Standort in Derby produziert.

■ **Die Rhätische Bahn (RhB)** und der Kanton Graubünden betreiben die Aufnahme der beiden RhB-Linien Albula und Bernina ins Weltkulturerbe. Anfang September haben sie die Bewerbungsunterlagen eingereicht. Mit einer Entscheidung wird im Sommer 2008 gerechnet.

■ **Alstom konnte sich im** September über die Bestellung von 37 Triebwagen des Typs Coradia Lirex durch die DB AG freuen. Der Auftrag, der einen Wert von 160 Millionen Euro hat, beinhaltet noch eine Option über weitere 42 Züge. Die neuen Züge sollen ab 2008 auf dem elektrischen Augsburger Netz rollen. Außerdem konnte man Mitte September den weltweit ersten Dieseltriebzug mit Rußpartikelfilter präsentieren. Im Beisein von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel und des Bestellers „fahma" wurde der Regionalzug in Salzgitter Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verkehr vorgeführt.

■ **Die Bahnhöfe des Jahres 2006** heißen Hamburg Dammtor (Kategorie Großstadt) und Oberstdorf (Kategorie Kleinstadt), wie die Allianz pro Schiene bekanntgab.

■ **Die Vergabe des Bauloses** Erstfeld am neuen Gotthard-Basistunnel muss neu entschieden werden. Die Schweizer Marti AG legte bereits zweimal erfolgreich Beschwerde gegen die Vergabe an die Strabag AG ein. Der Streit verursacht bereits jetzt eine Bauverzögerung bis zu eineinhalb Jahren und Mehrkosten von 200 Millionen Franken.

■ **Basler Combino-Trams** können saniert werden. Nach dem Combino-Desaster gelang es Siemens jetzt, für die Basler Fahrzeuge mit einem Sanierungskonzept bei Simulationen eine Betriebsfestigkeit von 35 Jahren nachzuweisen. Die Basler Verkehrsbetriebe wollen noch Messungen an einem sanierten Tw durchführen.


Foto: Mann

Als Gratulantin zu 15 Jahren Eisenbahnromantik im SWR fährt nun ER20-013 der IGE durchs Land. Am 2. September 2006 ist sie in Mühldorf im Einsatz für Pilger nach Altötting.

MAGNETSCHWEBEBAHN

Transrapid-Unglück

● Bei einem folgenschweren Zusammenstoß eines Transrapid-Zuges mit einem speziellen Werkstattwagen auf der emsländischen Teststrecke bei Lathen kamen 23 Menschen ums Leben. Die zuständige Staatsanwaltschaft Osnabrück geht von menschlichem Versagen als Unglücksursache aus. Der Transrapid hätte nicht auf der Strecke sein dürfen und der Fahrdienstleiter hätte dem Transrapid keine Freigabe geben dürfen, aber auch die Zugführer an Bord hätten trotz guter Sichtverhältnisse sehr spät die Notbremsung eingeleitet. Nach dem Unfall wurde auch das veraltete Sicherheitskonzept der Teststrecke kritisiert. Der Unfall zeigte auch die Schwierigkeiten der Bergung von Unfallopfern bei der mehrere Meter hoch aufgeständerten Magnetschwebebahn. Zahlreiche Politiker eilten nach dem Unglück ins Emsland und betonten, dass der Unfall die Magnetschwebetechnik nicht per se in Frage stelle.

SCHWEIZ

Durchbruch

● Keine Explosion, sondern unheimliches Donnergrollen der sich von Bodio durch hartes Gotthardgestein fressenden Tunnelbohrmaschine (TBM) kündete den unmittelbaren Durchschlag in der Oströhre an, den die rund 1000 Gäste tief unten im Fels in der zukünftigen Multifunktionsstelle bei Faido mit Spannung erwarteten. Mineure bespritzen die Tunnelbrust ständig mit Wasser, um die Zuschauer möglichst von feinem Felsstaub zu verschonen. Alsbald schwitzten die Besucher im heißen Waschküchenklima, die Sicht auf die Tunnelbrust ging durch den Wassernebel gegen Null. Krachend stürzten um zehn vor zwölf Uhr die ersten Felsbrocken ein und durch den Nebel tauchte langsam der 8,83-Meter-Querschnitt des rotierenden Ungeheuers, genannt TBM, auf. 20 Minuten später war es vollbracht. Der ohrenbetäubende Lärm wurde durch Hurras, Pfiffe, Gebrüll und Klatschen der Mineure und Zuschauer ersetzt. Mit unwahrscheinlicher Präzision von nur etwa fünf Zentimetern horizontaler und rund zwei Zentimetern vertikaler Abweichung traf die TBM nach einem 13,5 Kilometer langen Vortrieb nach knapp vier Jahren aus Bodio in Faido ein! Allerdings mit einer Verspätung von 17 Monaten. Gewisse Anlaufschwierigkeiten in schwierigen geologischen Verhältnissen und nicht vorhersehbare Störzonen mit heftigen Bergschlägen führten zu Materialeinbrüchen und verdeutlichen, dass es auch im 21. Jahrhundert trotz aller technischen Mittel enorme Anstrengungen braucht, um dem Fels den Meister zu zeigen. Immense Gebirgsdrücke führten auch einmal zu einer Verklemmung der TBM. Trotz strenger Sicherheitsmaßnahmen verloren bisher drei Menschen ihr Leben durch Unfälle. In wenigen Wochen wird auch die zweite TBM in der Weströhre Faido erreichen. Beide TBM werden in mehrmonatiger, aufwendiger Arbeit erneuert und der Bohrkopf auf einen Durchmesser von 9,4 Meter erweitert, bevor die beiden TBM ihre langsame Reise durch den Gotthardfels in Richtung Sedrun aufnehmen werden, wo sie in der zweiten Hälfte des Jahres 2010 erwartet werden.



Foto: Armin Schmutz

Mineure aus Nord und Süd reichten sich die Hände. Ein erster Durchschlag und Meilenstein auf dem Weg zu einem 56 Kilometer langen Hochleistungs-Bahntunnel und der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene war vollbracht.

Bahnwelt Aktuell



Foto: Koch

Am 19. September 2006 fuhr seit langem wieder ein Zug mit sieben Kesselwagen nach Aken. MEG-301 zog den Zug und übergab ihn an den Hafenbetrieb. Die Kesselwagen waren mit Harnstoff beladen und wurden in einem Tanklager in der Nähe der Fähre ausgeladen. Die Kesselwagen waren die ersten seit etwa 1980, die zum Tanklager gebracht wurden. Damals wurde in den Tanks Flugbenzin der Streitkräfte der UdSSR gelagert. Heute gehören die Tanks der SKW-Piesteritz. Mit dem Inhalt der sieben Kesselwagen wurde die neu errichtete Pumpstation getestet. Weitere Fahrten sind geplant.

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


Foto: Grundmann

Auf der beliebten Ferieninsel Mallorca verkehrt auch eine elektrische Eisenbahn (es gibt noch eine weitere Eisenbahnstrecke, diese wird aber nicht elektrisch betrieben). Die Bahn, die auch schon im MODELLEISENBAHNER vorgestellt wurde, wurde im Jahre 1929 von Siemens-Schuckert elektrifiziert. Aus etwa dieser Zeit dürfte auch der abgebildete etwas eigenwillige Oberleitungs-Montagewagen stammen. Wie lauten die Endpunkte der Bahn, die fast alpinen Chararkter hat?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete Bornitz und Dornreichenbach, Foto in Bornitz. Gewinner sind: Hammitzsch, Frank, 84453 Muehldorf a. Inn; Häckl, Nils, 01561 Priestewitz; Schirmer, Wilfried, 06536 Berga; Damaras, U.v,. 02763 Eckartsberg; Pietzsch, Wolfgang, 04827 Machern; Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Schreiner, Alexander, 04451 Panitzsch; Haupt, Steffen, 04808 Falkenhain; Fischer, Dieter, 34246 Vellmar; Löffler, Erich, A-1100 Wien; Maukisch, 01896 Pulsnitz; Wagner, Hans-Jürgen, 27283 Verden; Faiß, Beate, 79350 Sexau; Munk, Werner, 12049 Berlin; Hacker, Manfred, 09577 Niederwiesa; Dr. Endreg, Vera, 66115 Saarbrücken; Brenscheidt, Heinz, 58638 Iserlohn; Schier, Wolfgang, 01219 Dresden; Neugebauer, Erhard, 08107 Kirchberg; Missana, Hildegard, 04463Großpösna.

MUSEUMSBAHN

Neue Botschafterin

Die Dampflok 93.1410, offizielle Botschafter-Lokomotive Österreichs, ist am Nachmittag des 17. September 2006 im Bahnpark Augsburg eingetroffen. Nach der Schweiz, Frankreich, Deutschland und Slowenien ist somit das fünfte europäische Land mit einer historischen Botschafter-Lokomotive im Kultur- und Museumsprojekt Rundhaus Europa vertreten. 93.1410 wurde im Rahmen eines langfristigen Leihvertrages vom Historischen Verein zur Erhaltung der Eisenbahnen in Lippe e. V. an den Bahnpark Augsburg übergeben. Der aufwendige Transport quer durch Deutschland wurde durch die großzügige Unterstützung der Lokomotion-Gesellschaft für Schienentraktion ermöglicht, die eine moderne Taurus-Lokomotive zur Verfügung stellte, um die Dampflok von Hameln bis nach Augsburg zu schleppen. Die Patenschaft für die Lokomotive hat die Privatbrauerei Ustersbacher übernommen. Begrüßt wird die Botschafter-Lok Österreichs mit einem großen Bahnparkfest am Sonntag, 15. Oktober 2006, von 11 bis 17 Uhr.


Foto: Maucher

93.1410 wurde 1928 von der Lokomotivfabrik StEG in Wien gebaut. Bis vor wenigen Jahren war die Lok mit Museumszügen auf der Extertalbahn bei Hannover im Einsatz.



Foto: Volk

Dispolok ES64F4-017, vermietet als 189917 an Lokomotion, gratuliert seit einigen Wochen Italien zur errungenen Weltmeisterschaft. Am 1. September 2006 ist sie in München Ost abgestellt.

VEOLIA

Eingestellt

● Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember stellt Veolia, die frühere Connex, den eigenwirtschaftlichen „OstseelandExpress“ von Stralsund nach Dresden ein, wie Andreas Winter, Leiter Kommunikation bei Veolia, bestätigte. Grund sei die zu geringe Nachfrage. Es sei nicht gelungen, trotz verschiedener Werbeaktionen, genügend Fahrgäste zu gewinnen. Entgegen anderslautenden Gerüchten sei die Veolia-Fernverbindung Rostock – Gera nicht gefährdet. Vor allem der Ausbau der Straßenverbindungen und die damit verbundene Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße habe laut Veolia geschadet. Ferner gebe es eine Verzerrung des Wettbewerbs durch die DB AG. Sie konkurriere über subventionierte Regionalexpresslinien mit privaten Angeboten von Veolia. Das geschehe etwa über Ländertickets, die günstiger seien als Fernverkehrsfahrkarten.



Foto: Mann

Im Rahmen der Tage der Industriekultur befuhr am 27.August 2006 erstmalig ein Desiro die sonst nur im Güterverkehr genutzten Gleisanlagen der Hafenbahn Aschaffenburg. Der Zug passiert hier den als Denkmal erhaltenen Kran am Hafenbecken 1, dem ehemaligen Kohlenkai, der heute hauptsächlich zur Containerverladung genutzt und zukünftig auch als Holzumschlagplatz dienen wird.

SACHSEN

Wiedereröffnung

● Nachdem am 26. August 2006 der erste öffentliche Zug, bespannt mit der Chemnitzer 50 3648, die erzgebirgische Bergstadt Marienberg erreichte, befahren seit 4. September 2006 auch 642 im Personenverkehr die Strecke. Nach dem Augusthochwasser 2002 wurde der größte Teil der Strecke durch die Fluten zerstört. Kurz zuvor wurde sie noch umfangreich saniert.



Foto: Seraphin

202 646 bespannte am 4. September 2006 im Auftrag der Pressnitztalbahn einen kleinen Militärzug von Marienberg nach Chemnitz-Süd. Die zwei Panzerfahrzeuge befanden sich nur zum Tag der Sachsen in Marienberg und wurden dort im Gelände der Kaserne ausgestellt.

Bahnwelt Aktuell


Foto: Brüggemann

Geduldig warten die mehr als 100 Festgäste am Ende vergeblich auf den GE-Dampfzug im Bahnhof Börnsen. Die Strecke wird heute von der AKN Eisenbahn AG betrieben, von der auch ein Vorstandsmitglied zur Schar der Wartenden gehörte.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Jubiläumszug ausgefallen

● Peinlich wurde es für die Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn (GE) am 27. August 2006. Zum 100. Geburtstag der Bahnstrecke bestellte der Nachfolgebetrieb der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn (BGE), die VHH-PVG-Unternehmensgruppe einen Jubiläumszug bei der GE. Der Zug sollte mehr als 100 Ehrengäste zum Festgelände fahren, um an die Wurzeln des traditionsreichen Busbetriebs zu erinnern. Mit Bussen hatte man die Festgesellschaft, darunter zahlreiche Bürgermeister, Lokalpolitiker, den Hamburger Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Dr. Michael Freytag sowie den Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein Peter-Harry Carstensen zum Bahnhof Börnsen gefahren. Einige Tage zuvor hatte man dort extra noch das Unkraut beseitigt. Zuerst sollte sich der Zug etwas verspäten, bis dann die Meldung eintraf, die Lok hätte zu wenig Dampf und könnte nicht kommen. Philip Cramer der Vorstand der VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein) reagierte schnell und erklärte, dass die VHH-PVG-Unternehmensgruppe erfahren sei im Schienenersatzverkehr und dirigierte die Festgesellschaft zu den Bussen zurück. Später stellte sich heraus, der Museums-Verein hatte die Dampflok zu spät angeheizt, weil man glaubte, es würde schon reichen. Rolf Westphalen, VHH-Pressesprecher, der die Feierlichkeiten organisierte, bedauerte den Ausfall des Museumszuges, doch war er mit der Festveranstaltung, an der auch rund 30 Museumsbusse aus ganz Deutschland beteiligt waren, durchaus zufrieden. Gegen Nachmittag hatte die vorgesehene dänische Dampflok der Reihe Q namens „Karoline" endlich ausreichend Dampf und konnte dann den Jubiläums-Betrieb aufnehmen. Der Vorsitzende der Geesthachter Eisenbahn, Hermann Scharping, soll jedenfalls den ganzen Tag nicht mehr auf dem Festgelände gesehen worden sein.

Der Schwellenleger

Menschliches Versagen = technisches Versagen

● Der Gau ist passiert. Schnell versuchte man, die Unglücksursache für das Transrapidunglück in Richtung menschliches Versagen zu schieben, da nicht sein kann, was nicht sein darf. Ein technisches Versagen des angeblich sichersten Verkehrsmittels wäre gleichbedeutend mit dem endgültigen Aus für die so umstrittene Magnetschwebebahn. Aber ist es nicht ein gewaltiges technisches Versagen des Systems Transrapid, dass es keinen Sicherheitsmechanismus gab, der dieses Unglück verhindern konnte? Die Überwachung der Teststrecke im Emsland war offensichtlich unzureichend. Die Verantwortlichen schieben es nun auf den Status der Teststrecke, man sucht ja noch immer Käufer für die Technologie. In der Stunde des Unglücks gilt alles Mitgefühl den Angehörigen, aber danach muss ein solch tragischer Unfall auch Anlass sein, neu nachzudenken. Muss man ein so umstrittenes Verkehrsmittel gegen den Willen großer Teile der Bevölkerung in München mit fragwürdigem Nutzen bei maximalen Kosten unbedingt durchsetzen? Es ist zu billig, die Gegner als technikfeindlich zu bezeichnen, sie sind es mitnichten. Diejenigen, die jetzt so sehr staatlichen Einsatz für die Münchner Strecke fordern, verlangen bei anderen Gelegenheiten, sich auf die Selbstregulierungsmechanismen des Marktes zu verlassen. Überlassen wir den Transrapid doch dem freien Weltmarkt. Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist er im Angebot, inzwischen ausgereift mit angeblich unschlagbaren Vorteilen, aber niemand will ihn. Bleigleich liegt er in den Regalen des Herstellerkonsortiums. Das sollte auch zu denken geben. Auffällig war der Aufmarsch politischer Prominenz unmittelbar nach dem Unglück, Ministerpräsident, Kanzlerin, der Verkehrsminister brach einen Chinabesuch ab, wo er unter anderem den Transrapid gerade verkaufen wollte. Es ist zu hoffen, dass dies rasche Eintreffen am Unglücksort nur aus Mitleid mit den Opfern geschah und nicht, weil vielleicht die Blase eines deutschen Exporttraumes platzen könnte.

PRIVATBAHN

Neue Lok



Foto: RüKB

Die 1913 bei Hartmann mit der Fabriknummer 3714 gebaute Vierzylinder-Maschine mit der Achsfolge B'B'n4vt soll nach ihrer Komplettierung den Fuhrpark der Rügenschen Kleinbahn verstärken und insbesondere für Traditionszugbespannungen zur Verfügung stehen.

● Am Morgen des 20. September 2006 traf in Putbus mit der 99 594 eine weitere Dampflok ein. Die bei Eisenbahnfreunden unter der Lokgattung sächsische IV K bekannte Lokomotive hat dabei durchaus einen historischen Bezug zur Insel Rügen. Insgesamt 16 ihrer Schwestermaschinen fuhren in den 1950er- und 1960er-Jahren zu DR-Zeiten auf dem Netz der Rügenschen Kleinbahnen. Dabei waren sogar bis zu acht Maschinen dieser Gattung gleichzeitig im Betriebsdienst auf der Insel vertreten. Mit der attraktiven Lokomotive erfährt der ohnehin schon sehr vielfältige Fuhrpark der Rügenschen Kleinbahn eine weitere Bereicherung.

TOP UND FLOP

TOP: Velo fährt mit

Seit dem 1. September 2006 können die Inhaber einer DB-Jahreskarte in Mecklenburg-Vorpommern im Nahverkehr ihr Fahrrad kostenlos mitnehmen. Die Regelung gilt für die 2. Klasse und ist ideal für Pendler, deren Arbeitsplatz in der Nähe von DB-Bahnhöfen und -Haltepunkten liegt. Ein Zuckerli obendrauf gibt es für Jahreskarteninhaber im Abonnement: Diese erhalten eine Bahncard 25 kostenlos.

FLOP: Europa grenzenlos?

Wer von Niebüll in Schleswig-Holstein nach Esbjerg in Dänemark fahren will, muss vorerst weiter in Tønder (Tondern) von einem Zug der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) in einen Arriva-Zug umsteigen. Die NOB gibt Arriva die Schuld, da diese mit der NOB in Bezug auf durchgehende Zugläufe nicht kooperieren wolle. Mehr noch, auf Angebote und Anfragen der NOB habe Arriva überhaupt nicht reagiert. Jetzt wollen deutsche und dänische Regionalpolitiker Druck auf Arriva ausüben.

NRW

Aus dem Dornröschenschlaf geweckt

● Anfang August wurden auf der Hauptstrecke Viersen – Mönchengladbach gravierende Oberbaumängel festgestellt, die eine kurzfristige Gleiserneuerung erforderlich machten. Während ein Streckengleis erneuert wurde, konnte das jeweils andere Gleis nur mit 10 km/h befahren werden. Da auf diesem Abschnitt die Hauptstrecken Ruhrgebiet – Aachen und Venlo – Süddeutschland dieselbe Trasse nutzen, kam es zu einem erheblichen betrieblichen Engpass. Eine Umleitung der internationalen Güterzüge über Emmerich war nicht möglich, da an dieser Strecke planmäßige Bauarbeiten stattfanden. So musste die DB AG zwangsläufig die zwar nicht stillgelegte, aber nicht planmäßig genutzte Güterumgehungsbahn Viersen-Helenabrunn – Rheydt Gbf reaktivieren. Hierfür musste sogar ein eingemottetes mechanisches Stellwerk in Rheydt Gbf zusätzlich besetzt werden.



Foto: Wirtz

155 142 hat soeben den Gbf Rheydt verlassen und befährt nun die für wenige Tage aus dem Dornröschenschlaf erweckte Güterumgehungsbahn Mönchengladbach.

Bahnwelt Aktuell

Die neue 114101 pendelte zu Testzwecken im September zwischen Treuchtlingen und Triesdorf. Teilweise wurde sie von 114501 vom FTZ geschoben, der Stromabnehmer war dann für Aerodynamikmessungen 10 bis 15 Zentimeter unterhalb des Fahrdrahtes festgebunden.



Foto: Dollinger

Zeitreise



44093 passiert im Februar 1997 das Er.

Stellwerk verschwunden

Ende Juli war es vorbei mit dem Befehlsstellwerk Er des Erfurter Hauptbahnhofes. Nach 83 Jahren musste es im Rahmen des Umbaus des Erfurter Hauptbahnhofes weichen. Das Einreihenhebelstellwerk vom Typ Siemens & Halske 1912 war bis 1999 in Betrieb. Fünf Mann, ein Betriebsüberwacher, ein Fahrdienstleiter, ein Zugmelder und zwei Weichenwärter, waren lange Jahre die typische Besetzung auf dem Reiterstellwerk. Nach 1999 übernahm zunächst das EStw Erfurt die Aufgaben des Er, inzwischen werden die Weichen vom EStw Leipzig aus gesteuert.



Fotos (2): Molle

Am 29. Juli 2006 hat die Abrissbirne bereits deutliche Spuren hinterlassen.

DB AG

Rettungs-218

Für die Neubaustrecke von Nürnberg nach Ingolstadt und die Ausbaustrecke von Ingolstadt nach München erhielt DB-Fernverkehr drei 218.8. Wie Bianca Walther, Pressesprecherin der DB AG in München, erklärte, sollen die Loks im Notfall einen ICE von der Schnellfahrstrecke abschleppen. Im Nürnberger Hauptbahnhof sind 218836 und 837 abgestellt. In München wurde zusätzlich die 218823 abgestellt. Die Disposition der Loks erfolgt über die Transportleitung in Frankfurt am Main, führte Bianca Walther weiter aus.



Foto: Brüggemann

Die 218836-5 und 837-3 stehen im Nürnberger Hauptbahnhof auf den hintersten Gleisen bereit, um im Notfall schnell ausrücken zu können.



Foto: Szymanowski

Nachdem es mit dem WM-Titel 2006 für die DFB-Elf nicht geklappt hatte, ziert den Vogtlandbahn-VT04 nun ein neuer Spruch. Der alte, „Wir wollen Weltmeister werden“, wurde nun von „Wir wollen Europameister werden“ abgelöst. Und so wirbt der Triebwagen bereits zwei Jahre vor der EM bei unseren Nachbarn in Österreich und der Schweiz als erstes Schienenfahrzeug für dieses Großereignis.

Mit Komfort in die Hauptstadt

Rennsteig, Lipsia, Elbflorenz

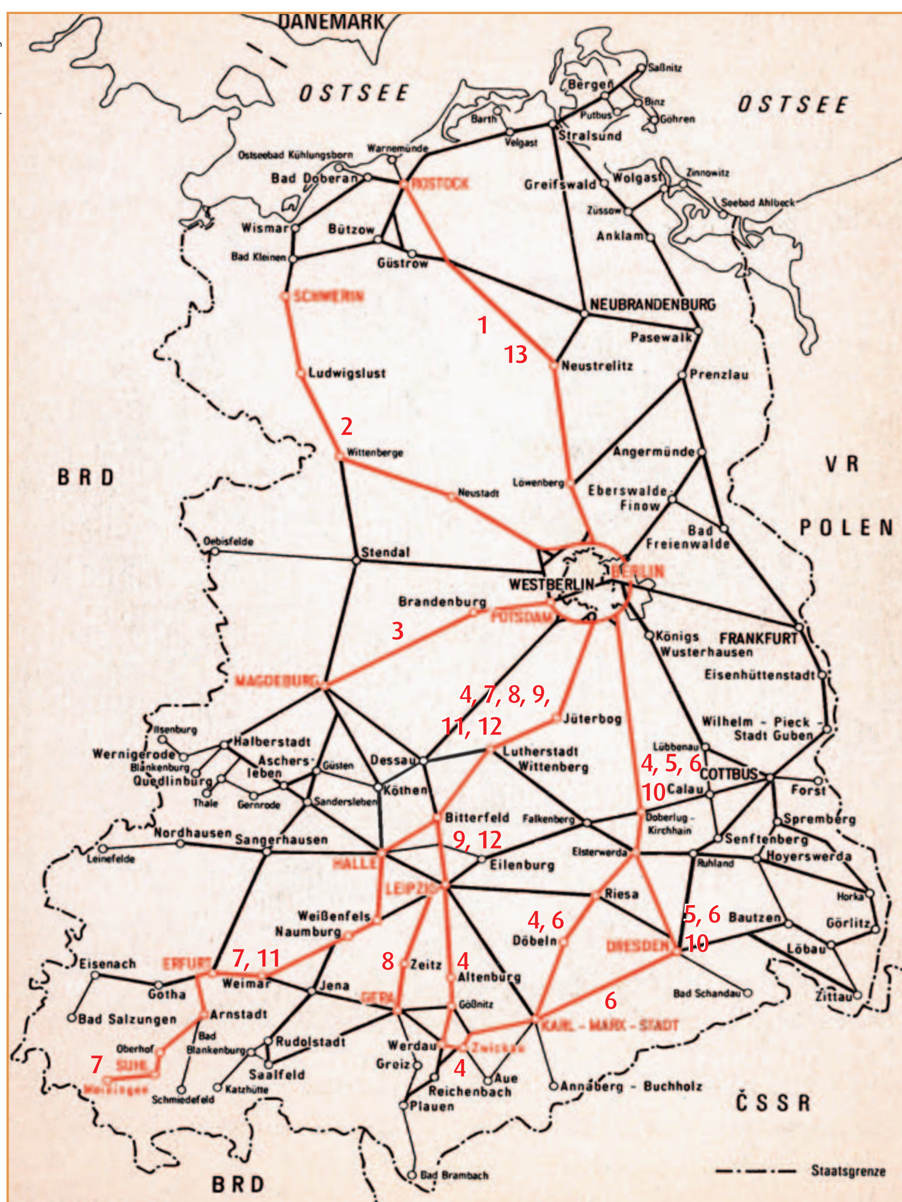
Die Städte-Express-Züge der Deutschen Reichsbahn setzten Maßstäbe hinsichtlich Komfort und Attraktivität. Ihr Einsatz begann im Spätherbst vor 30 Jahren. Doch 1991 war ihre Zeit schon wieder vorbei. →

Foto: Archiv MEB



Im Mai 1985 fährt 250 145 mit Ex „Rennsteig“ und Bmhe-Verstärkung gegen die Sonne – und über den Viadukt in Apolda.

Karte: DR/Bearbeitung: MEB





1985 verließ der „Elbflorenz" Berlin-Schönefeld, dessen Bahnhof damals umgebaut wurde.

1 Stoltera
2 Petermännchen
3 Börde
4 Sachsenring
5 Elbflorenz
6 Fichtelberg
7 Rennsteig
8 Elstertal
9 Lipsia
10 Berlin-Express
11 Berliner Bär
12 Thomaner
13 120/123

Die Städte-Express-Züge der Deutschen Reichsbahn

Nr.	Name	Laufweg	Zwischenhalte	Start	Bemerkung
1	Stoltera	Rostock – Berlin	Oranienburg	15.11.1976	
2	Petermännchen	Schwerin – Berlin	–	06.12.1976	
3	Börde	Magdeburg – Berlin	Potsdam (ab 1981)	29.11.1976	
4	Sachsenring	Zwickau – Berlin	Karl-Marx-Stadt, Bln-Schönefeld	22.11.1976	ab 1984 neuer Laufweg (siehe nächste Tabellenzeile)
	Sachsenring	Zwickau – Berlin	Leipzig, Bln-Schönefeld	03.06.1984	
5	Elbflorenz	Dresden – Berlin	DD-Neustadt, Bln-Schönefeld	08.11.1976	weitere Halte je nach Elektrifizierung
6	Fichtelberg	Karl-Marx-Stadt – Berlin	Dresden-Neustadt, Bln-Schönefeld	03.06.1984	Ersatz für Städte-Ex Sachsenring; ab 29.05.1989 direkt über Riesa
7	Rennsteig	Meiningen – Berlin	Suhl, Erfurt, Halle, Bln-Schönefeld	25.10.1976	erster Städte-Express überhaupt; ab 1984 Zugteilung und Umspannen in Arnstadt; weitere Halte je nach Elektrifizierung
8	Elstertal	Gera – Berlin	Leipzig, Bln-Schönefeld	01.11.1976	weitere Halte je nach Elektrifizierung
9	Lipsia	Berlin – Leipzig	Bln-Schönefeld	27.05.1979	Ersatz für SVT in ähnlicher Fahrplanlage
10	Berlin-Express	Berlin – Dresden	Bln-Schönefeld	02.06.1985	
11	Berliner Bär	Berlin – Erfurt	Bln-Schönefeld, Halle	01.06.1986	
12	Thomaner	Berlin – Leipzig	Bln-Schönefeld	28.05.1989	zuletzt eingeführter Städte-Express, nur Di - Fr
13	120/123	Berlin – Rostock		01/1986	nur bis Mai 1986, Di - Sa, Probezug für Großraum-Komfortwagen



Foto: Ralph Lüderitz

Städte-Express als Werbeträger: Kursbuch Sommer 1981, Fernverbindungen 1987 und der letzte Einsatz Winter 1990/91.



Fotos: Slg. hb

Mitte der 1970er-Jahre in der DDR: Trotz allmählich wachsender Motorisierung war die Eisenbahn Verkehrsmittel Nummer eins. Da in der Hauptstadt die SED-Spitze, Ministerien und viele Kombinate ihren Sitz hatten und (Ost-)Berlin herausgeputzt werden sollte („FDJ-Initiative Berlin"), hatte dies einen immer stärkeren Berufsverkehr zur Folge. Zwar gab es seit den 1960er-Jahren ein Netz von Städteschnellverkehren von den Bezirksstädten nach Berlin, doch genügte dieser in Umfang und Qualität nicht mehr.

Schon einige Jahre plante die DR neue Städteschnellverbindungen, die die vorhandenen Verkehre ergänzen und entlasten sollten. Problem: Moderne, schnelle und bequeme Wagen waren in ausreichender Anzahl nicht von heute auf morgen zu bekommen. Das Raw Halberstadt produzierte Bghw-Wagen, die für hochwertige Schnellverkehre nicht in Frage kamen, und die Waggonbaubetriebe in Bautzen und Ammendorf waren mit Exportaufträgen ausgelastet.

Der Waggonbau in Bautzen arbeitete Mitte 1976 an einer Serie von 103 A-Wagen des Typs Y für die ČSD, die eine vom damaligen Farbschema der dortigen Schnellzugwagen abweichende, auffällige orange-beige Lackierung erhielt. Doch die Zahlungsbilanz zwischen DDR und ČSSR zeigte ein Minus zuungunsten der ČSSR. So beschloss der DDR-Ministerrat, dass die Wagen im Lande verbleiben und dem geplanten Schnellverkehr zur Verfügung gestellt werden sollten. →

Unverhoffter Wagen-Segen: Der Städte-Express wird 1976 geboren

Fotos (2): Gerd Böhmer



Über den nördlichen Außenring erreichte im Mai 1978 „Stoltera" von Rostock mit 132-Doppel das Stadtgebiet von Berlin.



Im Sommer 1978 gab es diese planmäßige Doppelausfahrt mit Ex 175 „Sachsenring" und Ex 136 „Petermännchen".

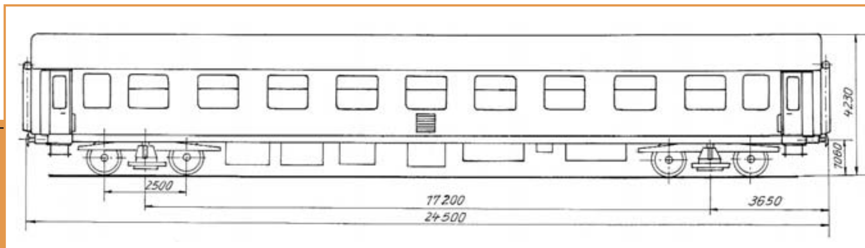
Die Städte-Express-Wagen

Die erste Serie der Städte-Express-Wagen von 1976 bestand aus 43 A- und 60 B-Wagen mit identischer Abteilanordnung. Die 2.-Klasse-Wagen entstanden quasi notgedrungen, da die breiten Abteile der als A-Wagen vorgesehenen Lieferserie beibehalten wurden. Außer dem Komfort wichen die Wagen in mehreren Details von bisherigen Schnellzugwagen ab oder es wurden Neuerungen eingeführt. So gab es erstmals eine automatische Türschießeinrichtung, die vom Zugführer bedient wurde und die gleichzeitig die Türen blockierte, sobald der Zug 5 km/h erreichte. Im Eingangsbereich oberhalb offener Türen leuchtete ein Warnlicht. Die Drehgestelle erhielten eine neue Federung, die wesentlich zum sehr ruhigen Lauf beitrug. Außerdem hatten die Wagen, da für den Export vorgesehen, eine abweichende Bremsbauart (Dako-Druckluftbremse) erhalten (Skizze 1).

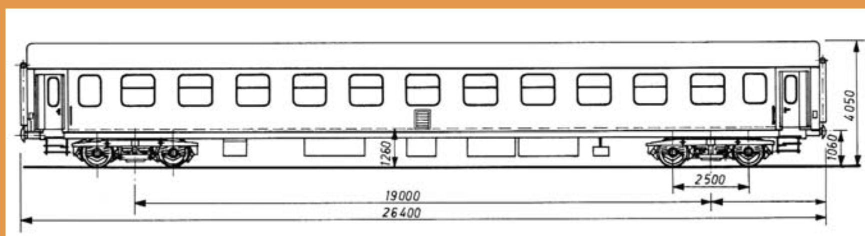
Die ab 1982 gebauten, 26,4 Meter langen Seitengangwagen des Typs Z erhielten Görlitz-V-Drehgestelle, ab 1986 solche der Bauart GP200 (mit Scheibenbremse), die den Wagen lauftechnisch 200 km/h Spitzengeschwindigkeit erlaubt hätten. Obwohl die insgesamt 12 A- und 89 B-Wagen die Städte-Express-Flotte wesentlich verstärkten und unter anderem den Umbau der 60 B-Wagen von 1976 zu A-Wagen ermöglichten, ging doch in der 2. Klasse die besondere Bequemlichkeit verloren: Verstellbare Einzelsitze wichen wieder einer durchgehenden Sitzbank, auch die Abteilbreite entsprach jener bei den 26,4-Meter-Wagen, die als normale Schnellzugwagen in Grün-Beige ausgeliefert wurden (Skizze 2).

Zeit des Bestehens der Städte-Express-Züge hätte die DR gern Neubau-Speisewagen aus Bautzen eingesetzt, die hinsichtlich Laufruhe, Platzangebot und Komfort die exklusiven Züge abgerundet hätten. Dazu kam es jedoch nicht (mit Ausnahme des Komfort-Zuges), und so wurden auf Basis der Halberstädter Bghw-Wagen entstandene Speisewagen herangezogen. Eine Serie von 1975 erhielt im Raw Gotha die gleichen Farben wie die Städte-Express-Sitzwagen, um optisch ein halbwegs einheitliches Bild hinzubekommen. Doch mit nur 24 Sitzplätzen waren die Wagen viel zu klein, von der abfallenden Laufqualität nicht zu reden (Bild unten).

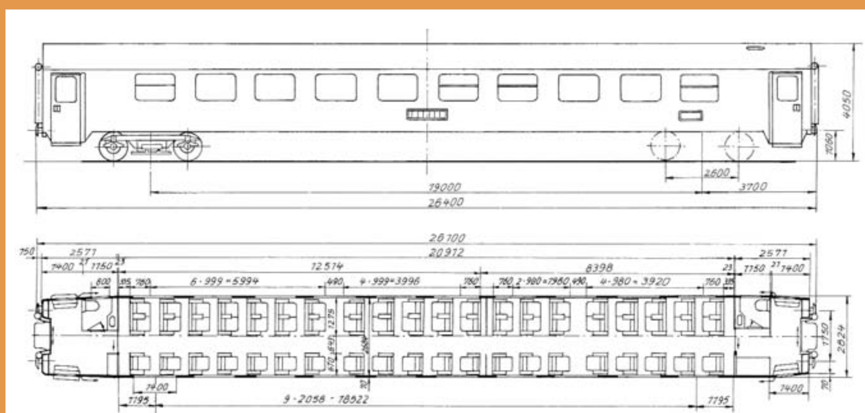
1984 entstand in Bautzen ein Wagen, wie er bis dato für die DR noch nie gebaut wurde. Anstelle von Abteilen erhielt er eine Großraum-Bestuhlung in der Anordnung 2+1. Raucher- und Nichtraucherbereich waren nur durch zwei schmale Glaswände getrennt. Er erhielt Schwenkschiebetüren und eine über Generatoren betriebene Klimaanlage. Dieser Wagen wurde 1985 auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt, war für 200 km/h ausgelegt und erhielt auch äußerlich eine auffallende Farbgebung: Unten lichtgrau, oben tiefrot. Dieser 1.-Klasse-Wagen erhielt das Gattungszeichen Amhe. Gemeinsam mit einem weiteren Amhe- sowie sechs Bmhe-Wagen (Sitzplatzanordnung 2+2) wurde ab Januar/Februar 1986 der Probebetrieb unter Realbedingungen aufgenommen. Ein Problem bildeten die über den Lichtraum hinausragenden Drehgestell-Generatoren, die zu Schäden an Fahrzeug und Bahnsteigen führten, weshalb die Zugfahrten stets den Status einer Fahrt mit LÜ (Lademaßüberschreitung) erhielten. Die Wagen waren für die spätere Ausrüstung mit Zugsammelschienen vorgesehen (Skizze 3).



(1) A- und B-Wagen der Serie von 1976 hatten je neun Abteile und 54 Sitzplätze.



(2) Ab 1982 wurden 26,4-Meter-Wagen in großer Stückzahl aus Halberstadt geliefert.



(3) Ansicht und Raumaufteilung der beiden Amhe-Komfortwagen von 1984/85.

Zeichnungen: MEB-Archiv

Foto: Klaus Habermann


1.-Klasse-Abteil im Y-Wagen.

Foto: V. Emersleben



Ein Halberstädter Speisewagen im Bww Berlin-Lichtenberg.

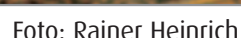


Foto: Rainer Heinrich

Zwickau, Februar 1980: Weil die neue Traditionslok 50 849 für eine Sonderfahrt vorbereitet wurde, heizte sie gleich die Wagenschlange des „Sachsenring" vor.

Diese Zuglaufschilder erleichterten die Arbeit der Zugbegleiter!

Foto: K. Habermann

43 Wagen wurden als 1.-Klasse-(A)-Wagen fertiggestellt, während 60 Wagen bei selber Abteilanzahl zu 2.-Klasse-(B)-Wagen modifiziert wurden. Resultat war ein in der 2. Klasse ungewohnter Fahrkomfort: Nicht nur die breiten Abteile, auch einzelne und verstellbare Sitze gab es bis dahin bei DR-B-Wagen nicht.

Zum Beginn des Winterfahrplanes 1976/77 waren die Wagen jedoch noch nicht fertig. Die neuen Züge, die als Zuggattung „Expreßzug" mit dem Kürzel „Ex" geführt wurden, fand man zwar im Kursbuch abgedruckt, allerdings mit Hinweisen versehen wie „verkehrt →

Sehr versteckt waren die neuen Züge im Winterfahrplan 1976/77 zu finden.

Repro: Slg. Burkhard Wollny

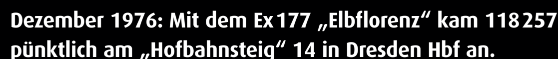
isenach / leiningen – **Erfurt** – Leipzig / Halle (S) – **Berlin – Stralsund**   Alle Züge 1. 2. Klasse

.. ab	...	...	...	...	...	...	...	...	5.46	...	...	9.38	...	...	...	...	...
Nr			D 451	9032	Ex150	D1050	9004	19034	D 552		D905	D 793	D 455	D 556	U 489		
600 ab	...	...	3.25	...	R	...	...	...	6.37	...	...	10.04	11.46	...	12.34	...	...
	...	...	3.48	...		...	...	...	7.02	...	...	10.30	12.11	...	13.00	...	...
an	...	...	4.07	...	...	...	...	...	7.22	...	...	10.49	12.30	..	13.19	...	...
620 ab	...	...		...	3.55	4.55	5.19	...		...	9.07		...	11.14		...	...
	...	...		...			5.32	...		...			...			...	...
	...	...		...	4.22	5.22	6.09	...		...	9.36			11.51		...	...
	...	...		...			6.21	...		...	9.47		D554	12.04		...	...
an	...	...		...			6.30	...		...	9.57		1.2.	12.16		...	...
622 ab	...	...	...	...	...	...	...	5.40	...	...	8.15	...		9.48	...	...	...
	...	...	...	4.00	...	...	...	6.40	...	...	9.21	...		11.00	...	...	...
an	...	...	...	4.43	...	...	...	7.20	...	...	10.02	...		11.49	..	...	...
620 ab	...	...		4.54			7.16	7.22		...	10.40			12.51		...	...
an	...	...		5 22	5.27	6.25	7.38	7.46		...	10.56		②	13.09		...	...
600 ab	...	...	4.19	...	5.44	6.35	...	...	8.08	...	...	11.05	11.10	13.26	13.43	...	...
	...	...	4.40	...	Renn- Städte-		...	...	8.29	...	...	11.25		13.45	14.08	...	...
	...	...	4.52	...		[2]	...	...		...	...			13.57	14.21	...	...
	...	...	5.12	...			...	...	8.58	...	...			14.18	14.43	...	...
	...	...	5.31	...			...	...	9.10	...	...	12.04		14.30	14.58	...	...
	...	...	6.17	...			...	...		...	...	12.29			15.36	...	...
Nr	D 660	D1910	Ex100							Ex162		D 562				D 716	
an	...	...	P	...	7.00	7.48	...	...	9.33	R	...		13.00	14.54	...	...	...
ab	...	...	...	...	7.12	8.00	...	...	9.46	B	...	...	13.11	15.06	...	...	...
600	6.19	...	7.01	...			...	...		10.45	...	12.41			...	16.09	...
	6.47	...		...	Rennsteig Expr		...	...	10.12		...				...	16.36	...
	7.13	...		...			...	...	10.39		...			15.55	...	17.03	...
	7.39	...	[1]	...			...	...			...			16.20	...	17.30	...
an		ob		...			...	...			...	...			...		...
an	8.17	10.02	8.36	...	8.44	9.36	...	...	11.35	12.19	...	14.25	14.52	16.58	...	18.10	...
an	8.35		9.09	...	9.04	9.53	...	...	11.56	12.36	...	14.58	15.05	17.15	..	18.24	...
Nr			D 270			D512				D 614			D514		D647		
920 ab	...		9.33	...	...	9.55	...	...	12.16	13.40	...	...	16.10		18.47	18.29	...
an	...			...	...	10.20	...	...	12.38		...	...	16.33			19.07	...
an	...			...	...	10.36	...	...	12.57		...	...	16.52			19.24	...
an	...			...	...	10.56	...	...	13.18		...	...	17.14			19.45	...
920 ab	...			...	...		...	...			...	...		...	17.47		...
910 an	...	10.58	10.13	...	...		...	...		14.10	...	...		...	19.22		...
an	...	12.00	11.07	...	...		...	...		15.07	...	...		...	20.15		...
an	...	12.39	11.39	...	...		...	...		15.38	...	...		...	20.44		...
an	...		12.13	...	...		...	...		16.21	...	...		...	21.32		...
an	...	13.38		...	...		...	...		16.41	...	...		...	21.51		...
920 an	...		Meridian	...	...	11.21	...	...	13.46		...	...	17.41	...		20.13	...
an	...			...	...	11.39	...	...	14.05		...	...	18.00	...		20.31	...
an	...			...	...	12.15	...	...	14.45		...	...	18.41	...		21.09	...
an	...			...	...	12.32	...	...	15.03		...	...		...		21.27	...
940 an	...	...		...	...	13.47	...	...	16.02	...	...	...	...	...	...	23.04	...
an	...	...		...	...	14.35	...	...	16.45	...	...	...	...	...	...	b24.00	...
an	...	...	...	...	...	15.52	...	...	17.37	...	...	...	...	...	...	b 0.48	...
an	...	...	...	...	...	16.07	...	...	17.51	...	...	...	...	...	...	b 1.03	...
920 an	...			...	...	12.49	...	...	15.20		...	...	19.12	...		21.43	...
an	...	14.17	12.49	...	...	13.21	...	...	15.51	17.02	...	...	19.42	...	22.13	22.14	...
.. an	...	...	...	...	...	15.21	...	...	16.16	17.22	...	...	20.12	...	...	23.50	...
.. an	...	...	...	...	...	...	...	...	16.34	18.10	...	...	20.34	...	...	0.10	...
.. an	...	15.10	13.14	...	...	...	...	...	16.38	18.21	..	...	20.46	...		23.45	...
.. an	...	...	13.39	..	...	...	...	...	17 23	18.54	...	...	21.22	...	...	1.46	...
.. an	...	...	14.40	...	...	...	...	...	17.41	18.41	...	...	21.09	...	...	...	...
956 an	...	15.38	15.18	...	...	...	...	...	18.34	...	...	...	a 21.49	...	...	...	...
an	...	...	16.02	...	...	...	...	...	19.18	...	...	...	a 22.32	...	...	...	...

hmen: / igte) / cht

ⓞ ab 25. X. und nur ■, auch am 26. XII., 2. I. und 10. IV.
Ⓟ ab 1. XI. und nur ■, auch am 26. XII., 2. I. und 10. IV.
[1] Städte-Expr Elstertal
② über Sangerhausen
a nicht am 24., 25., 26., 31. XII., 1. und 2. I.
b nur ①/② bis ⑤/⑥, nicht am 24./25. und 31. XII./1. I.
Baumschulenweg
⊙ nur 2. Klasse
Bln-Schöneweide
Bln-Lichtenberg
● Stralsund Rügendamm
1) Erfurt—Dresden
[2] Städteschnellverk

Foto: Ralph Lüderitz



Dezember 1976: Mit dem Ex 177 „Elbflorenz" kam 118 257 pünktlich am „Hofbahnsteig" 14 in Dresden Hbf an.


Foto: V. Emersleben

So sah der Städte-Express ab Mitte der 1980er-Jahre aus: E-Lok 243 und Halberstädter 26,4-Meter-Seitengangwagen, „Elbflorenz“ anno 1990.

Modellfahrzeuge für Städte-Express-Züge

H0: Passende Loks gibt es von Roco (132, 243), Piko (211), Gützold (250, 118) und Brawa (132, 211). Bei Tillig-H0 sind die Y- und die 26,4-Meter-Wagen Bauart Halberstadt als maßstäbliche Modelle im Angebot, hinzu kommt der Speisewagen WR4ge. Von Roco gibt es seit kurzem einen Halberstädter Bm in längenverkürzter Ausführung (1:100). Mit etwas Glück ersteht man auf Sammlermärkten die 1:100-Wagen Typ B von Schicht, später Prefo.
TT: Rocos 132 wird derzeit wieder aufgelegt, die Modelleisenbahn GmbH plant die Auslieferung Ende diesen Jahres im Rahmen einer TT-Aktion. Ansonsten kann der TT-Diesel-Freund auf die 118 von Tillig zurückgreifen. Mit der 211, der 243 und der 250, ebenfalls von Tillig, gibt es alle eingesetzten E-Lok-Typen. Die 211 ist demnächst auch von Kühn-Modell erhältlich. Y-Wagen 1. und 2. Klasse sind im Tillig-Programm. Hinzu kommen ein Bmhe-Mitteleinstiegwagen in Städte-Express-Anstrich und der passende Speisewagen. Einen A- und B-Wagen Bauart Y sowie den Bmhe gibt es auch als Set.
N: Brawa bietet die 132, die 118 und die 211 an. Wagen gab es von Arnold (26,4-Meter-Seitengangwagen), auch hier Börsen nutzen! Mittelfristig dürfen sich die N-Bahner auf die Städte-Express-Variante der neuen Y-Wagen von Minitrix freuen. Die Nürnberger haben auch eine 132 im Angebot.

ab 25.10. und nur Mo - Fr“ (siehe Faksimile auf Seite 19). Und erst aus der Kursbuchtabelle erschloss sich jene Bezeichnung, die schnell zum Markenzeichen werden sollte: „Städte-Expreß“ (damalige Schreibweise).

Die besondere Bedeutung der neuen Züge wurde durch die Namensgebung unterstrichen; bis dahin hatten nur internationale Zugläufe Namen erhalten. Hingewiesen wurde auf die Landschaft (Rennsteig, Elstertal, Börde) oder die Stadt (Elbflorenz; Sachsenring; Petermännchen, sagenhafter Schlossgeist in Schwerin; Stoltera, Steilküste bei Rostock).

Als erster Städte-Express ging am 25. Oktober 1976 der „Rennsteig“ auf Reisen. Um 3.55 Uhr startete er in Meiningen, das anstelle der Bezirksstadt Suhl (mit einem viel zu kleinen Bahnhof) Ausgangs- und Zielpunkt war, und kam nach Halten eben in Suhl, Erfurt, Halle und Flughafen Berlin-Schönefeld mit nur zwei Minuten Verspätung 9.06 Uhr in Berlin-Lichtenberg an.

Bis zum 6. Dezember 1976 (siehe Übersicht auf Seite 16) wurden die ersten sieben Städte-Express-Verbindungen im fahrplanmäßigen Verkehr eingeführt. Zielbahnhof in Berlin waren anfangs Ostbahnhof und Lichtenberg, der Winterfahrplan 1976/77 nennt für den Ex100 „Elstertal“ von Gera gar Baumschulenweg als Endbahnhof. Nach und nach endeten und begannen alle Städte-Express-Züge in Lichtenberg, in dessen Bahnbetriebswagenwerk (Bww) auch alle Wagen beheimatet waren.

Die typische Zuglok der Städte-Express-Züge wurde rasch die Diesellok 132. Anfangs fuhren auch 118, und elektrifizierte Abschnitte sahen die 211 oder die damals neue 250 vor den orange-beigen Garnituren. Allerdings schritt nach 1976 die Elektrifizierung vom Süden in Richtung Berlin rasch voran, weitere Verkehrs- und Betriebshalte kamen zeitweise dazu: Wittenberg, Jüterbog und Luckenwalde etwa oder Elsterwerda und Zossen an der Dresdener Strecke.

Das Ziel in der Hauptstadt – der Bahnhof Lichtenberg

Eine erste Erweiterung erfuhr das Städte-Express-Netz zum Sommerfahrplan 1979: Das bislang mit einem SVT 175 „Görlitz“ gefahrene Zugpaar Ex 161/166 wurde mit denselben Zugnummern und in ähnlichen Fahrplanlagen zum lokbespannten Städte-Express „Lipsia“. Es war der erste Städte-Express, der Berlin am Morgen verließ und abends zurückfuhr.

Für das Tagesprogramm in der DDR-Hauptstadt: Städte-Express-Züge

Foto: Gerd Böhmer



Berlin-Lichtenberg war Ziel- und Startbahnhof in der Hauptstadt. 1985/86 fuhren die Züge über Ostkreuz gen Süden.

Foto: V. Emersleben



Im Einsatz als Sonderzug donnert eine 243 mit Städte-Express-Wagen über die neue Elbebrücke bei Wittenberge, Mai 1989.

Foto: V. Emersleben

Vor Dresdens bekannter „Yenidze", einer ehemaligen Tabakfabrik, legte sich im März 1991 der „Berlin-Express" in die Kurve.

Alsbald musste die Wagenflotte verstärkt werden: Nach der Energiekrise 1979/80 mussten die Betriebe ihre Dienstreisen in der Regel per Bahn erledigen. Mangels Alternativen erhielten in den Jahren 1981/82 einige der ab 1978 im Raw Halberstadt gefertigten Bmhe-Mitteleinstiegwagen den orange-beigen Anstrich. Ab 1982 und verstärkt 1984 bis 1986 kamen neue Seitengangwagen mit 26,4 Metern Länge hinzu (siehe Kasten).

Mit den neuen Wagen konnten längere Züge gebildet werden – und es gab nun die Möglichkeit, neue Zugläufe einzurichten. Ab Juni 1984 band der neue Ex 172/175 „Fichtelberg" Karl-Marx-Stadt an Berlin an: Wegen der Grundsanierungsarbeiten an der Strecke Karl-Marx-Stadt – Riesa nahm dieser den Weg über Dresden-Neustadt. Der Ex „Sachsenring" von Zwickau fuhr von da an über Leipzig nach Berlin.

In die Jahre 1985 bis 1987 fällt auch eine Umgruppierung und Umgestaltung bei den zuerst gelieferten 103 Y-Wagen. Die bisherigen 2.-Klasse-Wagen wurden im Raw Delitzsch sämtlich zu A-Wagem umgestaltet, viele erhielten die neu eingeführten Farben Chromoxydgrün-Beige und gingen in normale Schnellzugdienste. Auch als A-Wagen gelieferte →

Foto: V. Emersleben



Es war fast noch Nacht, wenn der „Rennsteig" in Arnstadt hielt!

Fahrzeuge wurden später in Grün-Beige lackiert.

Jeweils zum Sommerfahrplan 1985 und 1986 kamen die morgens in Berlin beginnenden Ex 171/176 „Berlin-Express" nach Dresden und Ex 151/156 „Berliner Bär" nach Halle – Erfurt neu hinzu. Weitere waren beabsichtigt. Die „Direktive zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR in den Jahren 1986 bis 1990" von Mai 1986, auszugsweise im „modelleisenbahner" veröffentlicht, sah vor: „Zwischen den Bezirksstädten Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg sind weitere Städteexpreßzugverbindungen einzurichten."

Doch immer größere Schwierigkeiten machte Ende der 1980er-Jahre der DR der Schwellenfraß: Langsamfahrstellen senkten die Streckenkapazität und hatten Auswirkungen auf Reisezeiten und Pünktlichkeit. Davon blieben die Städte-Express-Züge nicht verschont. Solange die Einhaltung der sich verlängernden Fahrzeiten nur schwer gewährleistet werden konnte, war kaum Platz für neue Vorzeige-Züge.

Für Vorzeige-Wagen dagegen schon: Neue Großraum-Komfortwagen des Waggonbaus Bautzen sollten unter Betriebsbedingungen getestet werden. Die DR richtete eigens für diesen Zweck das Zugpaar Ex 120/123 ein. Es hatte die Verkehrstage Dienstag bis Samstag, weitere Schnellzugwagen in den Komfortwagen angepasster Farbgebung und oft einen Neubauspeisewagen. Doch wissen Beteiligte zu berichten, dass die Garnitur oft durch normale Neubau-Schnellzugwagen ersetzt werden musste.

Jedenfalls fanden bis zur Wende nach Einführung des „Berliner Bär" keine nennenswerten Änderungen bei Netz und Fahrzeugen des Städte-Expresses statt. Lediglich bei den eingesetzten Lokomotiven übernahmen die 243 mehr und mehr Leistungen, und für die Dieselloks der BR 132 blieben am Ende der 1980er-Jahre nur wenige verbliebene nicht elektrifizierte Strecken oder -abschnitte (Berlin – Potsdam – Magdeburg, Berlin – Schwerin, Arnstadt – Suhl – Meiningen).

Zwar legte die DR im Frühjahr 1989 noch den „Thomaner" als Vormittagsverbindung Berlin – Leipzig ein. Doch dieser fuhr nicht lange. Nach der Herstellung der staatlichen Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 gab die DR die Zuggattung „Städte-Express" zum darauffolgenden Fahrplanwechsel

Der Städte-Express auf Abwegen

Da die Städte-Express-Züge von Montag bis Freitag im Einsatz waren, in der Nacht gewartet und abgestellt wurden, blieben sie zunächst untätig an den Wochenenden stehen. Es sprach sich aber schnell herum, dass sie insbesondere in der 2. Klasse ein selten gekanntes Reisegefühl vermittelten, was nicht ungehört blieb. Zum Beispiel beim Reisebüro der DDR: Es setzte die Garnituren gern für Sonnabends- und Sonntagsfahrten ein. Beliebtes Reiseziel war auch hierbei Berlin. So gab es in den Monaten November und Dezember Züge zum Berliner Weihnachtsmarkt, die stets sehr gut gebucht waren.

Doch blieb der Reisebüro-Einsatz nicht auf Berlin beschränkt. So waren beispielsweise Dresden oder, besonders im Winter, das Erzgebirge und das Vogtland gern angefahrene Ziele.

Auch DMV-Sonderfahrten wurden mit Städte-Express-Garnituren durchgeführt. Nicht nur bei diesen kam es zu sehr abwechslungsreichen Bespannungen. Da die Wagen auch mit Dampfheizung ausgestattet waren, bildete der Einsatz einer Dampflok kein Hindernis. (Das war allerdings auch von Nutzen bei Regeleinsätzen mit der 118 oder Reisebüro-Zügen mit 110.)

Natürlich ließ es sich die DR nicht nehmen, aus Anlass der Fahrzeugparade zum 150-jährigen Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Riesa im April 1989 ihren Premium-Zug an der Tribüne vorbei defilieren zu lassen. Da auch einige Großraumwagen (mit der brandneuen 230 001) Bestandteil der Parade waren, stellte der aus vier A-Wagen gebildete Städte-Express vielleicht nicht mehr den allerjüngsten Stand dar. Für ungewollte Heiterkeit und teilweises Kopfschütteln sorgten dagegen die aus den Fenstern winkenden FDJ-ler.

Im Jahre 1985, als in der Bundesrepublik das 150-jährige Bestehen der deutschen Eisenbahnen begangen wurde, fand eine Städte-Express-Garnitur den Weg zum Klassenfeind. Deren Sonderzugeinsatz ist heute doppelt historisch: Zuglok des fast stilreinen Zuges (Ausnahme Speisewagen) war die 2005 in Nürnberg verbrannte V 200 002!


Foto: Bodo Schulz

Auf Terrain des Klassengegners begab sich ein Städte-Express 1985 mit Museumslok V 200 002.

Foto: Wilfried Rettig



Im Einsatz als Reisebüro-Sonderzug kamen die Städte-Express-Garnituren beispielsweise nach Falkenstein/Vogtland, November 1985.

Foto: V. Emersleben



Die Riesaer Fahrzeugparade präsentierte mit vier A-Wagen einen kurzen Städte-Express-Zug.

Foto: MEB-Archiv

Von Januar bis Mai 1986 fuhren die Großraumwagen als Ex 120/123 mittags von Rostock nach Berlin, hier kurz vor Berlin-Lichtenberg.

auf. Am Freitag, 31. Mai 1991, fuhren die Städte-Express-Züge zum letzten Mal; zum Teil mit arg gekürzten Zuggarnituren und ohne Speisewagen. Dennoch, der letztmals verkehrende „Rennsteig“ (mit drei B- und zwei A-Wagen) zum Beispiel war in Erfurt Hbf der Aufsicht eine spezielle Ansage wert!

Die Nachfolger standen mit IC/EC und Interregio schon bereit, auch wenn es bis zur Einführung vertakteter Linien wie in den alten Bundesländern noch ein paar Jahre dauerte.

Die im Städte-Express eingesetzten Wagen hatten ein unterschiedliches Schicksal. Sechs Komfortwagen wurden für die „City-Night-Line“ hergerichtet, zwei als Speisewagen. Einige der 26,4-Meter-Seitengangwagen mit GP-200-Drehgestell wurden zu Interregio-Wagen umgebaut. Die Y-Wagen der ersten Lieferserie wurden bis Ende der 1990er-Jahre größtenteils verschrottet, einige kamen ins Ausland. Vier ehemalige A-Wagen sind heute, wenn auch mit grün-beigem Anstrich, bei Dampf-Plus eingestellt und stehen in Nossen. Und mindestens einen Speisewagen gibt es auch noch, und zwar im Traditions-Bw Staßfurt.

Bei vielen Fotofans in den 1970er- und 80er-Jahren litt der Städte-Express unter Missachtung: Man wartete schließlich auf die letzten Dampflokomotiven oder Altbau-E-Loks. Wer hätte gedacht, dass er nur wenige Jahre später ein abgeschlossenes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte sein würde!

Henning Bösherz

Ende mit Ansage: Nach Wiedervereinigung kein Platz mehr für den „Städte-Ex“

Foto: V. Emersleben



Die Komfortwagen hatten Schwenkschiebetüren: „Berlin-Express“ im Mai 1989 vor der Fahrt nach Dresden.

Foto: Klaus Haberman



Das war`s! Am 31. Mai 1991 kam der Ex 177 „Elbflorenz“ im späten Abendlicht letztmals in Dresden Hauptbahnhof an.



Foto: Emersleben

Vor allem Bahnzulieferer und -dienstleister wie die Schunk-Kohlenstofftechnik GmbH prägten das Hallengeschehen.

Auf dem Freigelände standen dicht gedrängt viele Neuheiten vom Kesselwagen bis zum Hochgeschwindigkeitszug.

Foto: Innotrans

65 000 Fachbesucher pilgerten nach Berlin. Die Innotrans 2006 erfüllte wieder ihre Rolle als Leistungsschau der weltweiten Bahnindustrie.

MAXIMAL

Die Menge der Eisenbahnereignisse und -nachrichten im vergangenen September erreichte ein Maximum. Am Monatsbeginn brach eine Siemens-Lok den Geschwindigkeits-Weltrekord für E-Loks. In den Tagen danach rumorten Gerüchte: Vossloh solle das Lokomotivgeschäft veräußern, forderte ein amerikanischer Großaktionär, und Siemens wolle die Dispolok abstoßen. Am 19. September 2006 startete zudem wieder die als Innotrans bekannt gewordene Eisenbahn-Biennale in Berlin. Sie sprengte dieses Jahr alle Grenzen mit einem neuen Aussteller-, einem neuen Besucher- und nichtzuletzt mit einem Nachrichten-Maximum.

Die Innotrans hat sich als europäische Leitmesse für den Schienenverkehr etabliert und ihre globale Bedeutung wird immer größer. Angesichts eines

Bereits kurz nach Messeöffnung drängte das Fachpublikum in die neuen Messehallen und auf das Freigelände an der Jafféstraße.



Foto: Innotrans



Voith zeigte das „ECOpack", das Power-Pack der Zukunft, noch energieeffizienter und noch umweltschonender.



Foto: Gerlach

Stolz nach der Maxima-Taufe: Hinrich Krey, Dr. Manfred Lerch, Geschäftsführer für den Marktbereich Schiene bei Voith, Peter Edelmann, Mitglied des Vorstandes der Voith AG, und die Taufpatin Bodil Krey (v. l.).

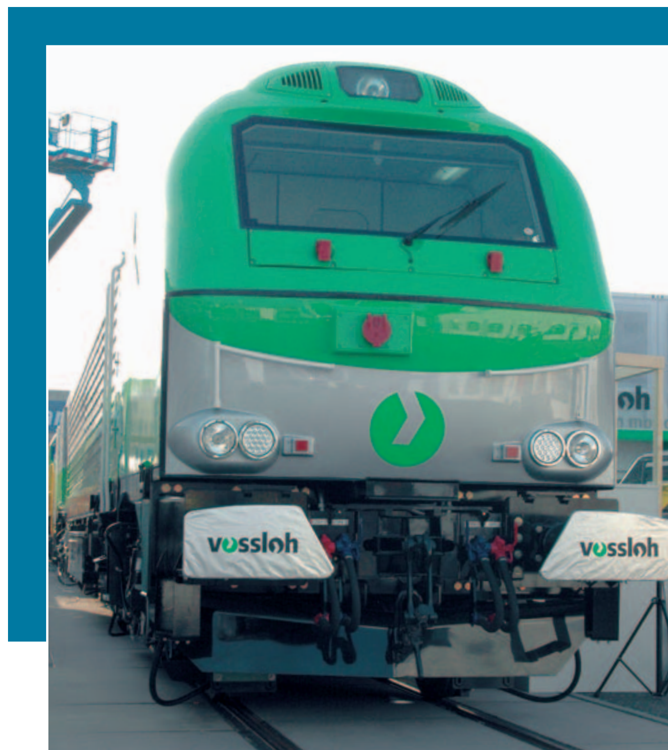




Das Aussehen ist außergewöhnlich und vielleicht auch etwas gewöhnungsbedürftig. Die inneren Werte sind auf jeden Fall beeindruckend: Moderne Technologie auf sechs Achsen – Voith Maxima.

Bahntechnik-Weltmarktes, der aktuell 97 Milliarden Euro jährlich umsetzt, wächst die Bedeutung dieser Messe auch für den Standort Deutschland.

Einer der meistbeachteten Auftritte 2006 gelang Voith mit der erstmals gezeigten sechsachsigen Diesellok Maxima. Das beeindruckende Kraftpaket war der Magnet des Freigeländes und bei der Taufe der Lok durch Bodil Krey, Ehefrau von Hinrich Krey, Geschäftsführer der Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co., war das Gedränge groß. Mit der Maxima mauserte sich das Familienunternehmen Voith vom Zulieferer der Lokomotivindustrie zum Fahrzeughersteller. Dass außer dem Turbogetriebe auch ein Großteil der Komponenten der Maxima wie etwa Lüfteranlage und Gelenkwellen maßgeschneidert aus dem eigenen Haus kommen, versteht sich dabei von selbst. Jetzt braucht die Lok nur noch eine Zulassung und vor allem Käufer. Hinrich Krey rechnet mit einem mittelfristigen Bedarf von etwa 800 Loks in dieser Leistungsklasse und erhofft sich ein Viertel des Kuchens für die Maxima. Voith zeigte neben der Maxima mit dem neuen, „ECOpack" genannten Triebwagenantrieb eine Innovationswundertüte, deren interessanteste Kompo- →



Die neue, in Spanien gebaute Euro 4000 von Vossloh wurde erstmals der deutschen Öffentlichkeit vorgestellt.

Dr. Gerhard Eschenröder (re.) von Vossloh freut sich über die Schlüsselübergabe an Haydn Abbott (Angel Trains).



Foto: Innotrans

Die Traxx-Familie wächst und wächst, die neue Viersystem-Variante aus dem Haus Bombardier heißt Traxx-MS.



Diese Lok komplettiert das Traxx-Angebot, die dieselelektrische Traxx DE. Sie erregte großes Interesse.





Wolfgang Tölsner, Bombardier-COO (Chief Operating Officer, li.) und André Navarri, Präsident Bombardier Transportation, bei der Pressekonferenz.

nente die hydrostatische Rekuperation ist: Beim Bremsen im Retarder entstehende Wärmeenergie wird dabei gespeichert und kann anschließend zum Anfahren oder Beschleunigen genutzt werden.

Wie Voith hatten zahlreiche Aussteller Neuheiten im Gepäck. Vossloh präsentierte die Euro 4000, die in Valencia bei Vossloh España gebaut wird. Angetrieben wird die 123 Tonnen schwere und in der Güterzugversion 120 km/h schnelle Lok von einem 16-Zylinder-Zweitaktdiesel von EMD. Der Lokvermieter Angel Trains orderte bereits 18 Stück und hält eine Option auf zwölf weitere. Der Vossloh-Vorstandsvorsitzende Dr. Gerhard Eschenröder nutzte die Innotrans auch als Gelegenheit, um bei einer Pressekonferenz einige Gerüchte zurechtzurücken: „Wir wollen den Lokomotivbau nicht verkaufen", versicherte er, aber „wir hängen in Kiel zu stark von Zulieferern ab", die Wertschöpfung dort sei zu gering. Deshalb sei man auf der Suche nach strategischen Partnern. Dabei bestehe kein Handlungsdruck.

Zufrieden war man auch bei Bombardier. Die Kanadier komplettierten mit der mehrsystemfähigen Traxx-MS und der Diesellok Traxx-DE ihre erfolgreiche Traxx-Familie. Vor allem die Traxx-DE wurde genau unter die Lupe genommen und dürfte ein gewichtiger Wettbewerber insbesondere für den Eurorunner (Hercules) aus dem Hause Siemens werden. Die installierte Motorleistung von 2200 kW und die hohe Kompatibilität von 70 Prozent mit den E-Loks der Traxx-Familie dürfte die Diesellok für EVU



Moderne Nahverkehrstriebwagen aus Polen: Der Hersteller Pesa präsentierte unter anderen den eleganten neuen Acatus.



Eine der Alstom-Neuheiten war die in Stendal entwickelte Hybrid-Lok 203 701. Sie soll wesentlich umweltfreundlicher als vergleichbare Loks sein.

Philippe Mellier, Präsident von Alstom-Transport, stellte seine Innovationsoffensive vor.





Der erste Siemens-Asiarunner AR 15 wurde im Verlauf der Innotrans an die vietnamesische Staatsbahn übergeben.



Dr. Joachim Pfannmüller (li.) von Fahrzeugtechnik Dessau und Dmitry Georgievich Komissarov (Transmashholding).

Fotos: Hruza



Die Stirn ist bullig und prägnant. Der neue Protos fiel aber auch dank eines gefälligen Innenlebens auf.

interessant machen, die bereits Traxx-Loks im Bestand haben.

Siemens präsentierte stolz die Weltrekordlok 1216.050, außerdem hatte man den Hochgeschwindigkeitszug Velaro für Spanien auf dem Freigelände geparkt. Nicht mehr ganz überraschend bestätigte Siemens während der Innotrans den seit einiger Zeit kolportierten Verkauf des hauseigenen Lokpools Dispolok an das japanische Leasingunternehmen Mitsui Rail Capital Europe BV (MRCE).

Alstom-Boss Philippe Mellier unterstrich während der Innotrans, dass sein Konzern sich wieder in ruhigem Fahrwasser bewege und nun mit der Erhöhung des Forschungsetats um 60 Prozent die Initiative für neue innovative Lösungen ergreifen wolle. Mellier betonte auch die Bedeutung des Messeplatzes Berlin: „Die Innotrans ist ein Platz, wo man alle Schlüsselpersonen der Branche treffen kann, und deshalb sehr wichtig für Alstom. Die zunehmende Internationalisierung der Messe ist für uns sehr hilfreich. Was wir brauchen, ist eine globale Veranstaltung am Standort Berlin."

Premiere auf der Innotrans hatte auch der neue Regionalzug Protos, der von Fahrzeugtechnik Dessau (FTD) entwickelt wurde, deren größter Aktionär seit kurzem die russische Transmashholding, bedeutendster Fahrzeugproduzent Russlands, ist.

Bahnchef Mehdorn unterhielt sich entspannt mit seinen Gästen beim Empfang zur Verleihung des Lieferanten-Preises der DB AG.



Während der Innotrans verlieh die DB AG auch wieder ihren Lieferanten-Preis. Zu den Siegern 2006 gehörte unter anderen Bombardier Görlitz, das einen Sonderpreis für die Doppelstockwagen der Serie 2003 erhielt. *Stefan Alkofer*



Fotos (14): Alkofer

Wer wird denn hier kopieren? Fachbesucher aus Asien allerorten – wie werden wohl künftige chinesische Fahrzeuge aussehen?



Man war sich bei Siemens ziemlich sicher, dass der Rekord gebrochen würde, nur die Höhe war noch offen.

UNGEZÜGELT

Dieser Geschwindigkeitsweltrekord stand schon lange. Jetzt wagte es Siemens, mit einer E-Lok schneller als 331 km/h zu fahren.

Als Bob Beamon 1968 bei den olympischen Spielen in Mexiko mit 8,90 Metern einen neuen Fabel-Weltrekord im Weitsprung aufstellte, glaubte mancher, dieser Rekord würde niemals gebrochen. 23 Jahre lang bissen sich Leichtathleten an dieser Marke die Zähne aus, ehe es 1991 gelang, sie um fünf Zentimeter zu verbessern.

Vermutlich haben am 2. September die wenigsten an Bob Beamon gedacht, als Siemens den Versuch unternahm, den Geschwindigkeits-Weltrekord für E-Loks zu brechen. Aber die Analogie war naheliegend, denn der Rekord, den die beiden SNCF-Loks CC 7107 (siehe MODELLEISENBAHNER 11/2002) und BB 9004 mit 331 km/h am 28. und 29. März 1955 im Südwesten Frankreichs aufgestellt hatten, bestand sogar noch länger.

Dass der Rekord jedoch so lange hielt, lag wohl auch am Aufwand, den die SNCF damals betreiben musste, um ihn aufzustellen: Beide E-Loks wurden aufwendig modifiziert und die Strecke war nach den Rekordfahrten ramponiert. Da verzichteten anschließend Hersteller und Bahngesellschaften lieber auf weitere Rekordversuche, zumal der praktische Wert jahrzehntelang gegen Null tendierte. Wo hätten Züge solche Geschwindigkeiten ausfahren sollen? Rekorde rückten erst mit technologischen Fortschritten bei der Antriebstechnik und dem Beginn des Hochge-



(353 km/h) **Bei dieser Geschwindigkeit ...**



(354 km/h) **... legt der Rekordzug beinahe...**



(355 km/h) **... 100 Meter ...**



In der Lok hatte man die Klebefolien für den neuen Weltrekord parat.

Foto: G. Habermann

Die ES64U4 (1216)

Das jüngste Siemens-Kind ist die ES64U4. Die Lok, die äußerlich an die Taurus-Maschinen der Reihen 1016/1116 (ÖBB) erinnert, ist zwar mit diesen eng verwandt, aber dennoch eigenständig. In ihr steckt die Mehrsystemtechnologie der Baureihe 189 (ES64F4) auf den Schnellfahrdrehgestellen der 1016/1116. Die ES64U4 hat auch noch ein etwas verkleinertes Lichtraumprofil und stellt so wirklich eine Europalok dar. Bisher haben die ÖBB 50 Stück und die slowenische Staatsbahn SZ 20 Stück geordert.

schwindigkeitsverkehrs ab den 1970er-Jahren wieder ins Blickfeld. Nachdem am 1. Mai 1988 ein ICE mit 406,9 km/h erstmals über 400 km/h fuhr, konterte der TGV unserer linksrheinischen Nachbarn am 18. Mai 1990 mit 515,3 km/h, einer echten Fabelmarke. Aber noch immer stand der Weltrekord für E-Loks bei 331 km/h.

Angestoßen haben das Projekt Jörg Schurig, Projektleiter ÖBB-Rh 1216 bei Siemens Transportation, und Alexander Dworaczek, Flottenmanager bei der Siemens-Dispolok GmbH. Sie steckten sich das Ziel, die jüngste Baureihe der Eurosprinter-Familie, die ES64U4 beziehungsweise 1216 der ÖBB, auf Rekordjagd zu schicken.

Die Voraussetzungen waren günstig, vor allem stand eine geeignete Strecke zur Verfügung. Auf der im Mai eingeweihten Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke von Ingolstadt nach Nürnberg findet bis zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember nur ein eingeschränkter Planbetrieb statt. Zwischen den einzelnen ICE-Fahrten bestehen große Zeit- →



Die Macher: Siemens-Ingenieur Jörg Schurig (li.) und Alexander Dworaczek freuen sich über die gelungene Leistung.

Fotos (7): Alkofer





(356 km/h) ... in der Sekunde zurück.



Geschafft: 357 km/h, neuer Weltrekord!

Foto: G. Habermann



Moderne Eisenbahn über moderner Wasserstraße: Der Rekordzug überquert den Main-Donau-Kanal.

Fotos (3): Alkofer



Die alte Weltrekordhalterin BB 9004 (re.) und die CC 7107 wurden auch in Kinding ausgestellt.

fenster, die die erforderlichen Hochtast- und schließlich auch Rekordfahrten erlauben. Die neue Strecke ist für Geschwindigkeiten um die 350 km/h konzipiert und die Baureihe 1216 ist zumindest für 230 km/h zugelassen.

Auf einen Umbau der Serien-1216 verzichtete das Siemens-Team. 1216 050 der ÖBB ging mechanisch unverändert ins Rennen, lediglich die Software der Lok war freigegeben. Die Geschwindigkeit wurde durch eine schnellere Rotation der Fahrmotoren erzielt. Nicht unbedenklich, weil die entstehenden Fliehkräfte enorm ansteigen und am Motorläufer zerren. Der Messwagen diente nicht nur der Feststellung der Geschwindigkeit, sondern überwachte auch den Versuch und die Sicherheit. Die Ingenieure verzichteten auch auf be-

Viel Luft nach oben: Die Leistung der Serien-1216

sondere aerodynamische Verkleidungen zwischen Messwagen und Lok, wie bei den Versuchen vor 51 Jahren.

Volksfeststimmung herrschte am 2. September in Kinding, und Wolfram Seiler, Leiter des Siemens-Geschäftsgebiets Locomotives, gab zu, dass die Veranstaltung größer wurde als ursprünglich geplant: „Eigentlich wollten wir es eine Nummer kleiner, nur einige Experten und die Fachpresse einladen, aber es wurde dann ein Selbstläufer." Das regionale Radio, die Presse, einschlägige Internetforen rührten für die Rekordversuche kräftig die Werbetrommel. So säumten bei idealen Wetterbedingungen zahlreiche Schaulustige die Teststrecke. Gebannt warteten sie auf das Erscheinen der Lok, die sich dank leuchtkräftiger Scheinwerfer früh zu erkennen gab. Unzählige Kameras wurden schnell in Position gebracht, ehe die 1216 sich kurze Zeit später mit einem Surren auch akkustisch ankündigte, bevor sie mit kurzem Zisch vorbeiraste und verschwand.

Nach der ersten Rekordfahrt, bei der 344 km/h erreicht wurden und der Weltrekord gesichert war, fiel manchen Verantwortlichen ein Stein vom Herzen. Bei einer zweiten Fahrt wurde der Rekord noch auf 357 km/h geschraubt. Dworaczek und Schurig bewunderten nach der Fahrt vor allem die Laufruhe ihrer Lok und ganz nebenbei besitzt DB-Systemtechnik jetzt den schnellsten Messwagen der Welt. *Stefan Alkofer*



Foto: G. Habermann

Rita Böhm, Kindings Bürgermeisterin, durfte die Lok auf den Namen ihrer Gemeinde taufen.



Foto: G. Habermann

Wolfram Seiler (li.) war an diesem Tag gefragter Interviewpartner der Medien.



Ohne Blasmusik funktioniert in Bayern gar nichts, erst recht kein neuer Weltrekord!



Hans M. Schabert, Vorsitzender des Bereichsvorstands von Siemens-TS, kam natürlich ebenfalls zur Weltrekordfahrt.



Lippes eiserne Wege

Garrelt Riepelmeier, Ingrid u. Werner Schütte: Die Eisenbahn in Lippe. DGEG-Medien, Hövelhof 2005. ISBN 3-937189-17-3, 168 Seiten, 125 Sw-, 37 Farbabb.; Preis: 24,80 Euro.

■ Um eins für der nicht unkomplizierten altwestfälischen Geschichte Unkundige vorwegzunehmen: Bei der geographischen Bezeichnung Lippe handelt es sich hier nicht um die bis ins 20. Jahrhundert souveräne Grafschaft Schaumburg-Lippe, sondern vielmehr um das Territorium des ehemaligen Fürstentums Lippe-Detmold. Folgerichtig liegen die thematischen Schwerpunkte des Buchs auf den lippischen Abschnitten der Eisenbahnstrecken Herford – Lage – Detmold – Himmighausen – Altenbeken, Bielefeld – Lage – Hameln und der Extertalbahn von Barntrup bis Rinteln. Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn (HAE) und der von ihr abzweigende „Blomberger Pengel" sind ebenfalls berücksichtigt, nicht aber der Schienenverkehr in den einstigen Lippe-Exklaven und Samtherrschaften. Auf letzteren hat Autor Riepelmeier allerdings bewusst verzichtet, um sich nicht zu verzetteln. Sich auf den heutigen Kreis Lippe zu beschränken, kommt dem Buch ebenso zugute wie die Mitarbeit des Autoren-Duos Ingrid und Werner Schütte. Von der Knüpfung des lippischen Eisenbahnnetzes unter preußischer Regie, begonnen an Silvester 1880, bis zu den Folgen von Bahnreform und Regionalisierung schlägt das Autoren-Trio in Wort und Bild den Bogen. Den lippischen Lokbahnhöfen ist dankenswerterweise ein eigenes Kapitel gewidmet. Für Schmalspurfreunde besonders interessant dürfte der leider nur sechs Seiten umfassende Beitrag über die bemerkenswerte elektrische Dörentruper Feldbahn sein. *hc*

● ***Fazit: Lippische Eisenbahnhistorie***

Dampf im Wassertal

Michael Schneeberger: Die Wassertalbahn. Verein Hilfe für die Wassertalbahn/Rumänien, Bern 2006. ISBN 978-3-033-00902-8, 148 S.; Preis: 30 Euro.



■ In Deutsch, Rumänisch und Englisch stellt der Schweizer Michael Schneeberger die einzigartige Schmalspurbahn aus dem Norden Rumäniens, ihr Umfeld und einige der Protagonisten vor. Der ob der Qualität der über 100, fast durchweg Farbaufnahmen höchst beeindruckende Bildband singt das Hohelied dieser 760-Millimeter-Spur-Waldbahn. Dass sie 2007 ihr 75-jähriges Bestehen feiern kann, verdankt sie nicht zuletzt dem Verein „Hilfe für die Wassertalbahn/Rumänien", über den (www.wassertalbahn.ch) das Buch zu bestellen ist. *hc*

● ***Fazit: Außergewöhnlicher Bildband***

Dampf statt Baumkuchen

Dirk Endisch, Rocco Kadow: Das Bahnbetriebswerk Salzwedel. Verlag Endisch, Leonberg-Höfingen 2006. ISBN 3-936893-30-6, 144 Seiten.; 115 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 22,00 Euro.



■ Es kommt nicht von ungefähr, dass Publikationen über Bahnbetriebswerke derzeit eine Blüte erleben. Das Interesse an den technischen Hintergründen, Betriebs- und Arbeitsabläufen sowie den baulichen Einrichtungen wächst auch bei Modellbahn-Fans. Verständlich, ist doch ein glaubwürdiges Bw Glanzpunkt jeder Anlage. Die Dokumentation der über 100-jährigen Bw-Geschichte samt Außenstellen und Gleisplänen verschiedener Epochen der Baumkuchenstadt Salzwedel erfreut so nicht nur Dampflok-Enthusiasten und Betriebsmaschinendienstler. *hc*

● ***Fazit: Wichtige Bw-Geschichte aus der Altmark***



Außerdem erschienen

Helvetische Impressionen

Armin Schmutz: Schweizer Bahnen 2007. Loki-Kalender, Zürich 2006. ISBN 3-9522945-7-8, Spiralkammbindung, 14 Blatt, 14 Farbaufnahmen; Preis: CHF 25,80; Euro 16,65.

Wie gewohnt im großen Querformat präsentiert Armin Schmutz im neuen Jahreskalender seine exzellenten Aufnahmen der Schweizer Eisenbahnen auf Regel- und auf Schmalspurgleisen. Bereits zum fünften Mal gestaltet der bekannte Eisenbahnfotograf mit seinen Bildern diesen Jahresbegleiter, dem natürlich auch die gewohnte US-Impression als Zugabe nicht fehlt.

● **Eidgenössischer Wandschmuck**

Batterie-Bahn-Kapitel

Dr. Franz Rittig: Akku-Triebwagen. EJ-Sonderausgabe 3/2006, Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2006. 88 Seiten, 80 Sw-, 49 Farbabbildungen; Preis: Euro 12,50 (D).

Informativer Überblick über Technik, Geschichte und Einsatz deutscher Akkumulatoren-Triebwagen; schade nur, dass das Ab- und Aufrüsten, die eigentliche Besonderheit dieser Triebfahrzeuge, etwas zu kurz kommt. Ansonsten erfüllt diese Sonderpublikation mit seltenen historischen Aufnahmen und der Auswertung auch bislang unzugänglicher Archivalien die hohen Erwartungen.

● **Verständliche Technikgeschichte**

Regionalisierung inklusive

Andreas W. Petrak: Fichtelbergbahn – Auf schmaler Spur von Cranzahl nach Kurort Oberwiesenthal. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2006. ISBN 3-9808250-0-0, 144 Seiten, 126 Sw-, 113 Farbabbildungen; Preis: Euro 24,50.

Das vom selben Autor zu eben diesem Thema vor zehn Jahren erschienene Buch ist längst vergriffen. Die aktualisierte, um die Regionalisierung der Fichtelbergbahn erweiterte Neuerscheinung enthält auch etliche zusätzliche historische Bilddokumente.

● **Aktualisierte Schmalspurbahn-Dokumentation**





Die Festzeitung.

Schweden feiert seine Bahn

Ausnahmezustand im früheren Bahnbetriebswerk der Ostküstenbahn: Rund 100 Sonderzüge lockten 30000 Besucher zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn im Dreikronenland ins Museum Gävle.



Die Littera F 621 gehört zum Bestand des SJ-eigenen Museums in Gävle. Sie war von 1945 bis 1981 im Dienst.

Die elegante 24 der OKB (Ostkustbanan) macht vor dem gut besetzten grünen Traditionsschnellzug mächtig Dampf.

Die Schweden haben eine Schatzkammer. Sie steht in Gävle. Gold, Silber oder Diamanten sucht man in ihr vergeblich. Dafür gibt´s reichlich Eisen, Stahl, Glas und Holz. Man ahnt es schon, die Rede ist von Sveriges Järnvägsmuseum, Schwedens Eisenbahnmuseum. Nach den Anfängen in Stockholm, die sich ab 1915 zunächst auf eine Modellsammlung im Maßstab 1:10 beschränkten und nach einem Zwischenspiel in Tomteboda befindet sich die Sammlung seit 1970 im Bahnbetriebswerk der ehemaligen Ostküstenbahn Gävle – Härnösand.

Zwei Lokschuppen beherbergen die Fahrzeugsammlung. Weitere Fahrzeuge sind in einem externen Magazin in Gävle

und an anderen Orten in Schweden untergebracht. Etliche der alten Loks sind noch betriebsbereit. Zum alljährlichen Museumstag am 2. September werden sie angeheizt. Oder auch zu Jubiläen.

Wie beispielsweise zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Schweden. Vier Tage lang war die 180 Kilometer nördlich von Stockholm gelegene Stadt von Eisenbahnfreunden aus aller Welt nahezu belagert. Anstelle der erwarteten 20000 Besucher konnte sich Museumschef Robert Sjöö über 30000 Gäste freuen. Denen wurde zwischen dem 7. und 10. September einiges geboten. An den ersten beiden Tagen leider ziemlich viel Regen. Dann folgte ein minutiös ausgetüftelter Fahrplan.

Im Dreieck Gävle – Ockelbo – Storvik sollten den ganzen Tag rund 40 verschiedene Zugkombinationen fahren und dabei teilweise sogar Planzüge ersetzen. Klar, dass ich mich schon früh Richtung Sandviken auf den Weg machte. Von hier aus sollte die F 1200, eine 1914 von NOHAB in Trollhättan gebaute 2'C'1 und gleichzeitig Schwedens größte, schnellste und auch schönste Dampflok, nach Gävle fahren. Am Gleis dann Stille. Dann kam der Zug, leider verspätet, aus der Gegenrichtung und in Form eines Elektrotriebwagens der Baureihe X16. Dann der Gegenzug, ein Güterzug der TGOJ. Vom Dampfer keine Spur. Nachfragen ergaben zunächst nur ein „Nichts Genaues weiß man nicht!" Kommunikationsprobleme, die Robert Sjöö mir gegenüber auch freimütig einräumte.

Dazu noch Pech in Form eines Schienenbruchs, der den Fahrplan gleich morgens ziemlich überflüssig machte, und eine streikende Lokomotive des Jahrgangszuges. Der dann folgende Dominoeffekt wirkte sich den ganzen Tag lang aus. Viel Spielraum hatten die Museumszüge nicht, da sie den regulären Fahrplan ja keinesfalls durcheinander bringen durften. Doch immerhin, es kamen fast alle angekündigten Züge auch an. Züge, von denen man hierzulande teilweise nur noch träumen kann. Wie beispielsweise ein vollständiger Güterzug, standesgemäß mit der Stangen-E-Lok der Baureihe D bespannt. Oder die norwegische „Caroline" aus dem Jahre 1861.

Noch älter war nur noch die schwedische Prins August. Sie war, wie ihre norwegische Schwester – die damals noch Schwedin war, die beiden Staaten waren noch verbunden – 1856 noch in England bei Peacock gebaut worden. Heute gilt sie als die älteste betriebsfähige Dampflok ➔



Foto: Klaus Jürgen Frick

Ikea auf Schienen: Holz gibt es in Schweden reichlich, warum also nicht auch E-Loks damit verkleiden wie die Du 109?

Die sechsachsige Mg 620 bringt 102 Tonnen auf die Waage und leistet 2640 kW. 1944/45 wurden bei Asea 17 Stück gebaut.





Heizhaus-Stimmung bei tief stehender Sonne: Skandinavisches Abendlicht verzaubert Gävles Ringlokschuppen-Exponate im Jubelglanz.



Foto: Klaus Jürgen Frick



Früh schon lieferten deutsche Hersteller Wagen nach Schweden.





Foto: Klaus Jürgen Frick

Die schwedische Prins August stammt aus dem Jahr 1856. Sie ist kein Nachbau und so die älteste betriebsfähige Dampflok der Welt.

Wartet auf den nächsten Einsatz: Die betriebsfähige Tenderdampflok S1 1923 zog auch Sonderzüge während der Festtage.



Fotos (7): Michael Frick



Alte Dame: Die 1A1-Schnellzuglok „Göta" (Beyer Peacock 627/1866) SJ A 75 schaut vorsichtig aus dem Schuppen heraus.

der Welt. Den Rundkurs ersparte man der alten Dame, sie pendelte zwischen Museum und Bahnhof Gävle.

Dafür gab es an den Strecken genug zu sehen. Wie die gewaltige Dm3 der Freunde der Erzbahn. Dieser Schienensaurier löste richtige Vibrationen aus. Nebenher gab es auch historische Busse, darunter sogar ein Exemplar, das seinen Treibstoff aus einem Holzvergaser bezog. Ein anderer nahm beim Haltepunkt Kolforsen gleich den Gartenzaun eines Nachbarn mit. Doch Schweden sind vom eher ruhigeren Typ, keine Aufregung, nur Austausch von Telefonnummern. Das regelt sich, wie es dort heißt.

Dereguliert ist hingegen die Bahn, und zwar seit 1988. Europapremiere sozusagen. Damals hatte Schweden die Staatsbahnen SJ in die neuen SJ mit Verantwortung für den Zugverkehr und die Bahnhöfe sowie in das für das Netz zuständige Banverket aufgeteilt. Mit dieser Öffnung des Netzes für andere hat der Staat den inzwischen teilweise wieder sehr erfolgreich operierenden Privatbahnen eine Chance gegeben. Immerhin haben sich Privatbahnen in Schweden bis in die 60er-Jahre gehalten, die bedeutende TGOJ wurde gar erst 1989 vollständig geschluckt.

Dabei hatte alles einmal ganz privat begonnen: Mit den Bahnen Nora – Ervalla Järnväg und Köping – Hults Järnväg begann in Schweden am 5. März 1856 das Eisenbahnzeitalter. Die SJ zogen am 1. Dezember mit den Linien Göteborg – Jonsered und Malmö – Lund nach. Diese Linien waren Teil eines vom Reichstag 1853 beschlossenen Stammbahnnetzes, das nach gescheiterter privater Finanzierung letztlich vom Staat errichtet wurde. Alle anderen Bahnen wurden privat gebaut, oft auch schmalspurig mit drei schwedischen Fuß (891 mm). Erst mit Beginn der Weltwirtschaftskrise begann die Verstaatlichung in großem Umfang.

Während Schweden die ersten Lokomotiven aus England beschaffte, und die allererste Eigenkonstruktion „Förstlingen" nicht sonderlich geglückt war, baute das Land bald eine renommierte Lokomotivindustrie auf. Stellvertretend seien hier NOHAB Trollhättan und ASEA, Västerås, genannt. Die Firma gehört inzwischen zu Bombardier. Sie hat die ersten Loks mit Asynchronmotoren und Thyristorsteuerung gebaut. Die Rc entstand in verschiedenen Ausführungen in über 300 Exemplaren. Sie wurde nach Österreich, Jugoslawien, in den Iran und die USA exportiert.

Nach den üblichen Stilllegungen früherer Jahre baut Schweden nun im Norden mit der Botniabahn eine neue Strecke. Bewährt hat sich auch die tatkräftige Moder-



Sammlerobjekt: Das Lokschild der F1200, Schwedens Schnellster.



Foto: Klaus Jürgen Frick

Eine der gigantischen DM3 darf bei einer Veranstaltung zu Ehren der schwedischen Eisenbahnen auf keinen Fall fehlen.

nisierung verschiedener Strecken mit einer Vervielfachung der Fahrgäste als Folge. So geschehen auf der Küstenbahn Karlskrona – Malmö und den Bahnen um den Mälarsee westlich von Stockholm. Ein Meilenstein war auch die Eröffnung der Öresundsverbindung am 1. Juli 2000.

Ein Trauerspiel war hingegen der Versuch, für den Ausbau der Westküstenbahn Malmö – Göteborg einen Tunnel durch den Hallandsas bei Bastad zu bohren. Die Bohrmaschinen versagten kläglich, und das in einer Dichtungsmasse enthaltene Akrylamid verseuchte im Oktober 1997 Brunnen und Bäche der Umgebung und führte zu Schwedens größtem Umweltskandal.

Doch das war verständlicherweise beim Jubiläumsfest allenfalls ein Randthema. Hier zeigte sich die Eisenbahn von ihrer schönsten Seite. *Richard Holtz*

Nohab mit Stromabnehmern? Die Rapid-Lok Ra 846 aus dem Jahr 1955 war bis 1986 im Dienst und gehört jetzt dem Museum in Gävle.



Foto: Klaus Jürgen Frick



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Ideen gefragt

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 8/2006

Als langjähriger Leser des MODELLEISENBAHNER und Modellbauer des damaligen Kreises P. Sperling/A. Delang/J. Schnitzer/O. Herfen habe ich bei vielen Bahnexkursionen schon manches bahntechnische Stillleben entdeckt. Bei einer Besichtigung des Nord-Ostsee-Kanals und dabei der Schleusenanlagen in Brunsbüttel entdeckte ich das zur Sicherung des Endes vom stillgelegten Hafenzufahrtsgleis zum Südkai dienende Objekt: Die Kugel, mit etwa drei Metern Durchmesser, besteht aus geschweißten Stahlblechsegmenten und wurde zur stabilen Lagesicherung am Gleisende mittels Stützblechen an die Schienen geschweißt. Man muss eben Ideen haben!! Bei dieser Gelegenheit möchte ich dem ME dafür danken, dass ab und zu die Modellbahnzeit etwas zurückgedreht und im Rückspiegel über manche, heute vielleicht belächelte Modellbauidee von früher berichtet wird.

Dipl.-Ing. Hans Weber, 13088 Berlin



Foto: Weber

Stillleben: Diese Stahlblechkugel sichert in Brunsbüttel das Ende des stillgelegten Hafenzufahrtsgleises zum Südkai.

Kulantes Verhalten

Betrifft: Zinkfraß und Ersatzteillieferung

In meiner Modelleisenbahn-Sammlung habe ich unter anderen eine Reihe alter Kleinbahnmodelle. Bei der zirka 20 Jahre alten E-Lok 1046 stellte ich vor kurzem erschrocken einen Zinkfraß am Rahmen fest, der zu starker Verformung geführt hatte. Nach Katalogdurchsicht stellte ich fest, dass die ehemalige Kleinbahn-Lok nach Firmentrennung der Gebrüder Klein jetzt im Angebot der Firma Klein-Modellbahn geführt wird. Ein Anruf in Wien brachte mir innerhalb von fünf Tagen eine völlig kostenlose Ersatzteillieferung. Ein solch kulantes Verhalten sollte man auch einmal würdigen.

Joachim Ismer, 46049 Oberhausen

Raucherwagen

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Heft 9/2006

Sie schreiben, es sei kurios, dass die SBB Raucherwagen der DB in Basel aussortiert und dann den Gegenzügen wieder beistellt. Dies ist nicht kurios, sondern beispielhaft. Ich fahre häufig im ICE 1. Der Bistroteil des Speisewagens ist dermaßen verqualmt, dass man ihn nicht mehr nutzen kann. Die direkt anschließenden Wagen 9 beziehungsweise 7 stinken ebenfalls nach Zigarettenrauch. Ähnliches gilt für den Wagen 2. Es wird Zeit, dass die DB Raucherwagen endgültig aufs Abstellgleis schiebt.

Prof. Dr. Dieter Baumgarten, 12349 Berlin

Ohne Gitteraufsatz

Betrifft: Test, „Verbindung steht", Heft 9/2006

Zu verschiedenen Punkten in Ihrem vorwiegend positiven Testbericht möchten wir kurz Stellung beziehen. Ausgeliefert wurden die Vorbildloks mit hohem Schornstein ohne Gitter. Erst die DRG hat den Schornstein gekürzt und mit Gitteraufsatz und Deckel versehen. Es wurden aber nicht alle 92 umgebaut. Uns liegen Bilder vor, die selbst noch DB-Loks ohne Gitteraufsatz zeigen. Die Öffnungen im Rahmen sind nicht der Sparsamkeit zum Opfer gefallen, sondern dem zu geringen Platz im Druckgussfahrgestell. Hinter der glatten, für Druckguss gerade noch ausreichenden Wandstärke befinden sich die Radkontakte und die Leiterplatte. Eine Vertiefung war aus diesem Grund nicht möglich. Auf die Erhabenheit der Schilder haben wir aus Kostengründen bewusst verzichtet.

Klaus Heyn, Liliput-Entwicklung, E-Mail

Aussichtslos

Betrifft: Bahnpost, „Gläserner Zug", Heft 10/06

Als damals in die von höchster Stelle eingesetzte ARGE „Wiederaufbau gläserner Zug" berufenes Mitglied sehe ich mich in der Lage, den von verschiedenen Seiten gewünschten preiswerten und raschen Wiederaufbau in seiner Aussichtslosigkeit darzustellen. Ich war 1953 bis 1954 in der Werkabteilung I, Mü Hbf des AW MF und ab 1974 beim Bw München Hbf in beziehungsweise mit der Instandhaltung des ET 491 001 beschäftigt. Zahlreiche technische Veränderungen am Fahrzeug wie unterschiedliche Stromabnehmer, Verbesserungen an den Steuerrelais, Tonsignaleinrichtung gehen auf mich zurück. Die nahezu unbegrenzte Verfügbarkeit des ET zur Erwirtschaftung der Betriebskosten über den Fahrpreis war nur unter Inkaufnahme teurer Instandhaltung zu Nachtzeiten und häufig gebrochener Arbeitsketten erreichbar. Darüber hinaus reichten die verfügbaren 72 Sitzplätze nicht, die Gesamtkosten bestimmter Fahrten zu decken. Ergebnis der Untersuchung durch die ARGE war: Triebdrehgestell zerstört, Hauptrahmen im vorderen Drittel zerstört bis stark beschädigt, zweites Drittel deformiert, vordere Hälfte des Wagenkastens beschädigt bis zerstört, Hauptumspanner beschädigt. So weit der Unfall. Der innerhalb der 65-jährigen Einsatzzeit des Fahrzeuges über den ganzen Bereich abgezehrte, ursprünglich für ein Gesamt-Fahrzeuggewicht von 44 Tonnen aus heute nicht mehr verfügbaren Stahlprofilen erstellte Hauptrahmen wäre nur durch eine Neukonstruktion für das Gesamtgewicht von 48+ t zu ersetzen. Die am Ende ihrer Nutzungszeit angekommenen Fahrmotoren bedurften des Ersatzes der Kommutatoren und einer Neuwicklung. Der von mir eingebrachte Ersatz der kompletten Vortriebsanlage durch Komponenten aus ET 420 und 450 wäre am Ende kostengünstiger als die Instandsetzung der vorhandenen Anlage gewesen. Die Bestuhlung mit Systemsitzen und die Einrichtung einer geschlossenen WC-Anlage waren als Forderungen der Aufsichtsbehörde in das Projekt aufzunehmen und hätten einerseits die Sitzplatzzahl verringert, andererseits kaum lösbare Unterbringungsprobleme geschaffen. Das Projekt mit einem seriös ermittelten Aufwand in Höhe von 4,5 Millionen D-Mark hätte ein Neubaufahrzeug ergeben, dessen Annahme durch das Publikum nicht sicher zu kalkulieren war. Noch vor der Bergung pfeilschnell geäußerte Zeit- und Kostenvorstellungen seitens vorhandener oder nicht vorhandener Kompetenz sorgten bei der ARGE für Verwunderung.

Werner Streil, 81671 München



www.ralfs-eisenbahn.de

Umfassend

Ralf Piepenhagen liegt seine Schienenheimat Mecklenburg-Vorpommern am Herzen.

■ Der Aufwand, den Ralf Piepenhagen betreibt, ist beeindruckend. Er archiviert mit seinem Internetauftritt das Schienennetz des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern und Teile des nördlichen Brandenburgs. Wer Piepenhagens Streckenkarte, die alle ehemaligen und heute noch bestehenden Bahnlinien enthält, sieht, ist erstaunt, wie dicht das Netz dort einmal war. Der Autor stellt aber nicht nur eine Karte ins Internet, er beschreibt die Strecken auch tabellarisch und verrät deren wichtigste Daten. Doch damit nicht genug, Piepenhagen hat viele im Betrieb befindliche und bereits längst stillgelegte Bahnhöfe fotografiert und ebenfalls auf seiner Seite eingestellt. Bei manchen Bahnhöfen kann er sogar eine kleine Zeitreise anbieten und Bilder aus unterschiedlichen Zeiten zeigen. So dokumentiert der Autor leider auch den Niedergang des Schienenverkehrs in der Region. Zudem liefert Piepenhagen noch umfangreiche Informationen zu den Bahnhöfen und deren Betrieb.

www.ferendeci.com/Trains

Umgetürkt

Eine H0-Anlage und Fahrzeuge in beeindruckender Qualität aus der Türkei zeigt diese Homepage.

■ Im Jahre 1975 besuchte der gerade fünfjährige Derya Ferendeci mit seinem Vater das Depot in Halkali auf der europäischen Seite Istanbuls. Das war wohl die Initialzündung für das Hobby, auf dessen Umsetzung und Online-Präsentation der junge Türke wirklich stolz sein kann. Die auch auf Englisch präsentierte H0-Anlage ist mit ihren vielen Details, einem mittelgroßen Bw, mehreren Bahnhöfen und gekonnter Lanschaftsgestaltung ein visuelles Ereignis! Einflüsse der „hohen Modellbahnschule“ sind unverkennbar, allein die Gestaltung der Gleise im Depot Kemalpasa zeigt dies. Für den deutschen Eisenbahnfreund besonders interessant dürften die vielen Triebfahrzeugadaptionen sein. Unschwer sind die Ursprungslokomotiven zu erkennen wie die Einheitsloks 44 und 85 oder die „Preußinnen“ G 8.1, G 8.3, G 12 und T 3. Die Qualität der frisierten Modellloks spricht für sich. Und nicht zuletzt: Derya Ferendeci versteht auch etwas von Modell-Fotografie!

www.warener-eisenbahnfreunde.de



Umtriebig

Die Warener Eisenbahnfreunde fühlen sich sowohl dem Vorbild als auch dem Modell verpflichtet.

■ Selbstgewähle Hauptaufgabe des Vereins ist die Geschichtsforschung über die Mecklenburgische Südbahn, von der nur noch Reste existieren. Diese war eine Verbindung zwischen Parchim und Neubrandenburg und bildet für die Warener Eisenbahnfreunde die Grundlage für die eigenen Modellbahnaktivitäten. So entstanden in den vergangenen Jahren mehrere Schauanlagen, auf denen einzelne Motive der Südbahn nachgebildet wurden. Immer wieder präsentieren die Warener ihre Schauanlagen der Öffentlichkeit auf Ausstellungen. Neben den Modellbahnaktivitäten führt der umtriebige Verein Sonderfahrten mit eigenem Fahrzeugmaterial durch. Und nichtzuletzt bemühen sich die Vereinsmitglieder um den Erhalt von Sachzeugen wie etwa alten Signalen, Wagen, Loks und leisten einen Beitrag zum Erhalt von alten Gleisanlagen. Alle diese Aktivitäten präsentiert der Verein auch bei seinem Internetauftritt: Neben Informationen über die Mecklenburgische Südbahn kann man die Warener virtuell auf eine der abgelaufenen Ausstellungen begleiten und sich die Fahrzeuge des Vereins ansehen.

Vor 45 Jahren schrieb Juri Gagarin Geschichte: Dem ersten Menschen im All stand bei seinem Triumph die Eisenbahn zur Seite.



Foto: MEB-Archiv

Mit 27 Jahren Held der Sowjetunion: Kosmonaut Juri Gagarin.

Die Kosmonauten-Loks



Foto: Slg. Glöckner

Eine absolute Rarität als Foto: Die TE6 war das Zugpferd mobiler Abschussbasen.



Postkarte: Slg. Glöckner

„Zum neuen Jahr“: Die Doppellok aus Charkow zierte 1953 diese Grußpostkarte.

Bis auf den heutigen Tag spielt die Eisenbahn in der sowjetischen respektive russischen Raumfahrt eine nicht unwesentliche Rolle. Der Weltraumbahnhof Baikonur in der kasachischen Steppe heißt nicht von ungefähr so, denn spezielle Lokomotiven transportieren mit Spezialschwerlastwagen die Raketen auf dem Schienenweg zur Abschussrampe.

Das war schon so, als Juri Alexejewitsch – auch Jurij Alekseevic – Gagarin am 12. April 1961 um 9.07 Uhr zu seinem historischen Weltraumflug startete. Sein Ausflug ins All mit der Raumkapsel Wostok 1 auf der Wostok-Trägerrakete dauerte zwar bei einer einzigen Erdumkreisung nur ganze 108 Minuten, doch mit diesem Paukenschlag inmitten des Kalten Krieges schockte die Sowjetunion den Westen erneut, der schon den ersten piepsenden Sputnik vom 4. Oktober 1957 und die Laika-Mission mit Sputnik 2 vom 3. November desselben Jahres zu verdauen gehabt hatte.

Der erst 27-jährige Kosmonaut Gagarin aus dem kleinen Dorf Kluschino in der Nähe von Smolensk war nach seiner erfolgreichen Landung südwestlich von Engels mit einem Schlag weltberühmt, hatte er doch das erste Kapitel der bemannten Raumfahrt aufgeschlagen. Der Wettlauf zwischen den beiden Machtblöcken um die Vorherrschaft im Weltraum schien endgültig entschieden.

Der zurückgekehrte „Held der Sowjetunion“, noch während seines Flugs zum Major befördert, wurde begeistert gefeiert als der Mann, der die Amerikaner überrundet hatte. Gagarins Reise von Baikonur ins ferne Moskau, der historischen Dimension angemessen im eigenen Sonderzug, wurde zu einer Triumphfahrt ohnegleichen, natürlich nicht

Foto: Reuters/Karpukhin/Slg. Glöckner

Ternopol in der Ukraine: Die Schwestermaschine TE 2-226 passiert gerade die einständige Remise mit TE 2-041.



Foto: Glöckner

Nur selten wird das silberne Schmuckstück als Werkslok eingesetzt: TE 2-041 am 9. Mai 1997 im ukrainischen Ternopol.



Foto: Glöckner

ohne die propagandistische Begleitmusik jener Tage.

Den Sonderzug bespannte, keineswegs zufällig, TE 2-041: Sie repräsentierte die erste sowjetische Großdiesellok-Baureihe, die nicht mehr amerikanischen Vorbildern folgte. Während die TE 1 ihren Alco-Ursprung nicht verleugnen konnte, bewies die TE 2 schon rein äußerlich mit ihrer gerundeten Front und dem großen Scheinwerfer auf dem Dach Eigenständigkeit.

Ab Januar 1951 wurde diese als achtachsige, zweimotorige Doppellok konzipierte TE 2 von Charkow in Serie produziert. Der einsetzende Kalte Krieg hatte diese Eigenentwicklung vorangetrieben.

Die starken Großdiesselloks kamen nicht nur der Raumfahrt zugute, sondern zeichneten sich auch sonst als Raketen-Loks aus: Die Militärversion der TE 2, als TE 6 bezeichnet, bespannte die als Kühlzüge getarnten mobilen Raketen-Abschussbasen und war zusätzlich mit einem Wechselstromgenerator zur Energieversorgung der in den Zügen untergebrachten Kommandozentralen ausgerüstet.

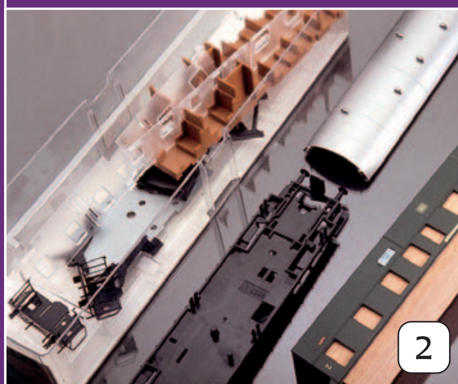
Die silberfarbene Gagarin-Lok hat übrigens ihren berühmtesten Fahrgast, der am 27. März 1968 bei einem MIG-Absturz ums Leben kam, überdauert: Sie fristet ihr Gnadenbrot, als Reservelok liebevoll gepflegt, zusammen mit zwei Schwestermaschinen in einem ukrainischen Kornspeicher in Ternopol.

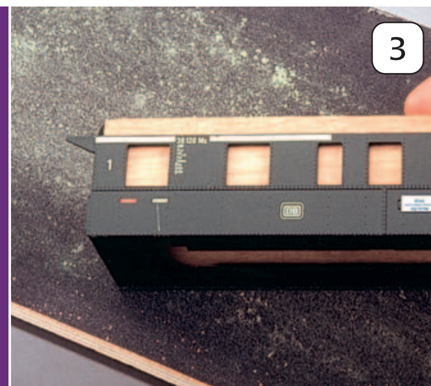
Johannes Glöckner/hc



Der Umbausatz besteht ausschließlich aus Ätzteilen für die Seitenwände, Fensterrahmen, Kastenstützen und den kurzen Deckleisten über den Fenstern.

Nach der Demontage des Wagens wird ein Holzklotz mit den Maßen 33,5 x 120 x 25 mm benötigt. Er passt exakt in den Wagenkasten.





Dann werden mit leichtem Druck an jeder Seitenwand 0,15 mm (die Stärke der Ätzteile) abgetragen.

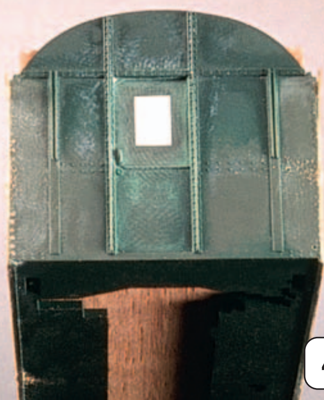
Als Donnerbüchsen kennt man die Personenwagen der Einheits- und Austauschbauart. Eine Variante, der BDi-21 später ABi-21, entsteht aus einem BCi-28.

Zweiklassen-Gesellschaft

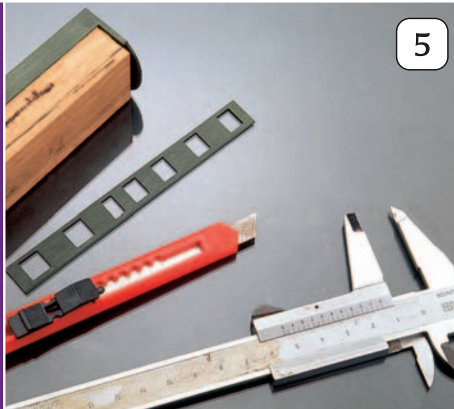
Besonders groß war der Klassen-Unterschied beim BDi-21 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Es trafen in dem Wagen die Holzklasse-Fahrgäste der vierten und die Passagiere der fast luxuriösen zweiten Klasse aufeinander. Später wurde die vierte zur dritten Klasse hochgestuft. Mit dem Wegfall der ersten Klasse 1956 beförderte man die zweite zur ersten und die dritte zur zweiten Klasse, weshalb der Waggon von der DB als ABi-21 geführt wurde.

Für den BDi-21 war einst die Firma Fuchs in Heidelberg ver-




Die Stirnfenster in den Türen verschließt man mit Polystyrol.

4


5

Das Fensterband trennt man 14 mm von der Kastenoberkante aus gemessen heraus.



Die neuen Seitenwände verklebt man am besten mit UHU-Acrylit.

6

antwortlich. Insgesamt entstanden zehn Probewagen, von denen bis 2005 nur ein einziger erhalten geblieben ist. Nach einem Rangierunfall wurde er im Jahre 2000 beschädigt und schließlich im April 2005 verschrottet.

Für den Bau eines ABi-21/BDi-21 wird ein Fleischmann-BCi-28, Bestellnummer 5077 oder 5777, benötigt. Der Umbausatz, den Christoph →

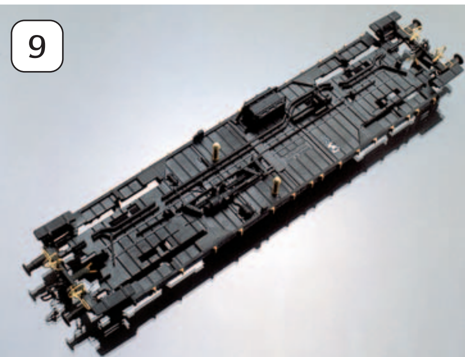

Der mittlerweile verschrottete Museumswagen war der letzte überlebende Vorserienwagen. Im H0-Maßstab lebt der Zweiachser weiter. Die Achsen weisen übrigens exakt maßstäbliche Radscheiben auf.



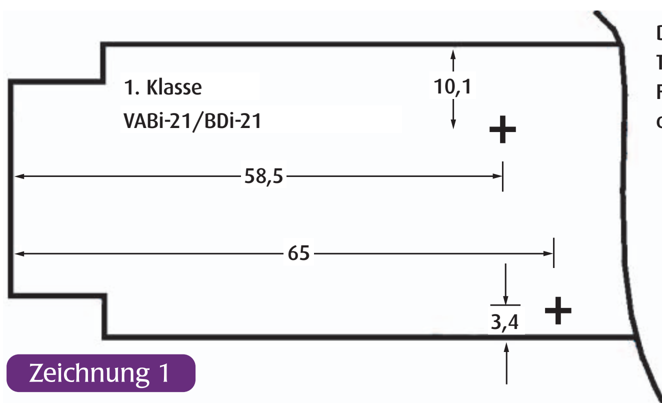
Nachdem die angeformten Dachlüfter entfernt worden sind, verschließt man die zurückbleibenden Löcher mit UHU-Acrylit und bohrt laut beiliegender Zeichnung neue Löcher zur Aufnahme von Weinerts Wendler-Lüftern (#8955).

Auf die Sockel der Kastenstützen ist ein 0,5 mm breiter Messingstreifen aufzulöten.





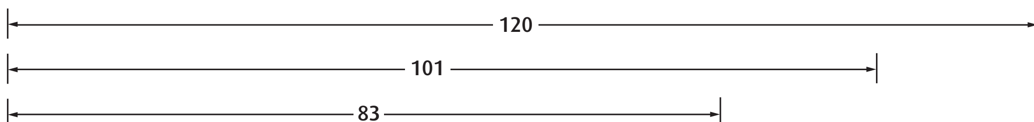
Die falsch angeordneten Toilettenfallrohre trennt man ab. Messinggussrohre von Weinert werden gemäß beiliegender Zeichnung montiert.

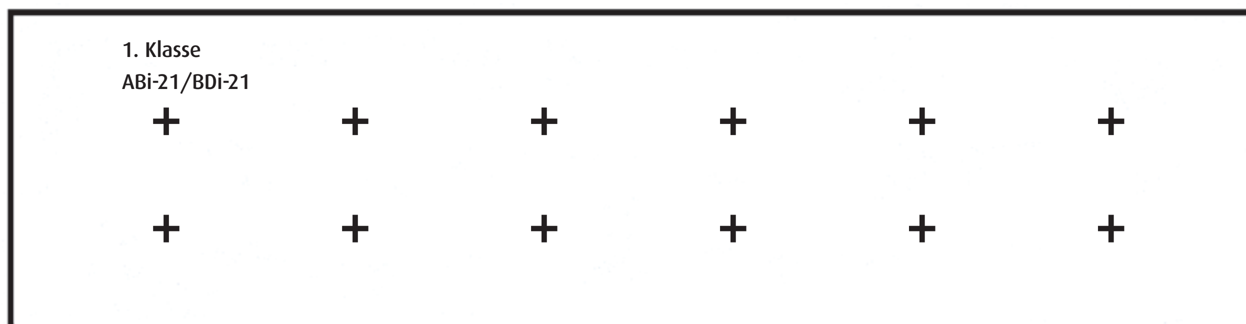


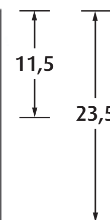
Die Skizze beschreibt die Lage der Toilettenfallrohre. Diese ist bei Fleischmann übrigens auch für den dargestellten Typ falsch.

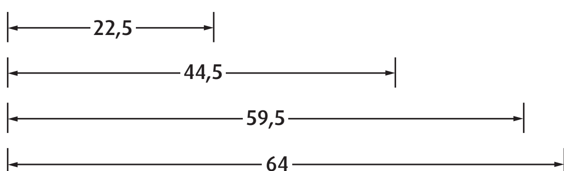
von Neumann speziell für den Fleischmannwagen entwickelt hat, beinhaltet neben den beiden Seitenwänden die Fensterbänder, die Sockel für die Kastenstützen, das Nietband unterhalb der Fenster und die kurzen Deckleisten über den Fenstern. Nachdem der Wagen vollständig zerlegt worden ist, muss die Breite des Wagenkastens um 0,15 mm pro Seite verschmälert werden. Als Hilfsmittel wird ein Klotz mit den Maßen 33,5 x 120 x 25 mm angefertigt, den man als Füllstück für gleichmäßigen Gegendruck in den Wagenkasten schiebt. Den Schleifbogen der Körnung 320 zieht man auf eine plane Holzplatte auf, die ungefähr die doppelte Größe der Seitenwand haben sollte. Das Schleifen geschieht mit wenig Druck und, ohne den Wagenkasten zu verkanten. Die Deckleiste und das Zuglaufschild entfernt man am besten mit einer Feile, damit der Wagenkasten während des Schleifens nicht zu wippen anfängt. Das Maß sollte man während des Schleifens gelegentlich mit der Schieblehre kontrollieren. Nach Schleifen der ersten Wagenhälfte muss der Wagenkasten 35,55 mm breit sein, nach Fertigstellung der zweiten schließlich 35,4 mm.

Jetzt wird von der Wagenkastenoberkante eine Linie im Abstand von 14 mm angerissen. Der obere Teil wird dann im Bereich der Fensteröffnungen herausgetrennt. Zum Anreißen belässt man den Holzkern im Modell, da das Kunststoffgehäuse recht dünnwandig ist. Zum Heraustrennen eignet sich ein scharfes Skalpell. Laut Baubeschreibung sollen das Fensterband und das Nietband vor dem Verkleben der Wagenwand mit der Seitenwand verlötet werden. Dies gestaltet sich allerdings bei den Lackierarbeiten etwas schwierig, da man die messingfarbenen Fensterrahmen aufwendig abdecken müsste. Stattdessen verklebt man die Seitenteile vorab mit UHU-Acrylit mit dem









Zeichnung 2

Die beiliegende Zeichnung kann man der Einfachheit halber auch als Bohrschablone benutzen und mit Fixogum aufs Dach kleben.

Im Bereich der ersten Klasse wird der weiße Balken aufgespritzt. Die übrige Fläche deckt man mit Klebeband ab.


10


11

Das Dach wurde in einem dunklen Graubraun gespritzt. Das Fensterrahmenband erhält wie auch das Innere des Wagenkastens eine Lackierung in einem mittleren Braunton. Die Außenseite des Fensterbandes bleibt messingfarben oder wird mit Schwarzoxyd leicht abgedunkelt.

Für die Beschriftung der DB-Version werden die Beschriftungssätze P 327 und P 324 von Gaßner benötigt, die Wagennummer 36020 muss gestückelt werden.


12

Wagenkasten. Statt das Nietband unterhalb der Fenster zu verlöten, verklebt man es mit UHU-Plus-Kleber. Dadurch bleibt Spielraum für eventuelle Korrekturen. Die Fensteröffnung der stirnseitigen Türen verschließt man mit einem Stück Polystyrol; wer mag, kann die angeformten Haltegriffe entfernen und später durch 0,3 mm starken Messingdraht ersetzen. Mittig über den Fenstern sind die kleinen Deckleisten mit der Nietnachbildung aufzukleben.

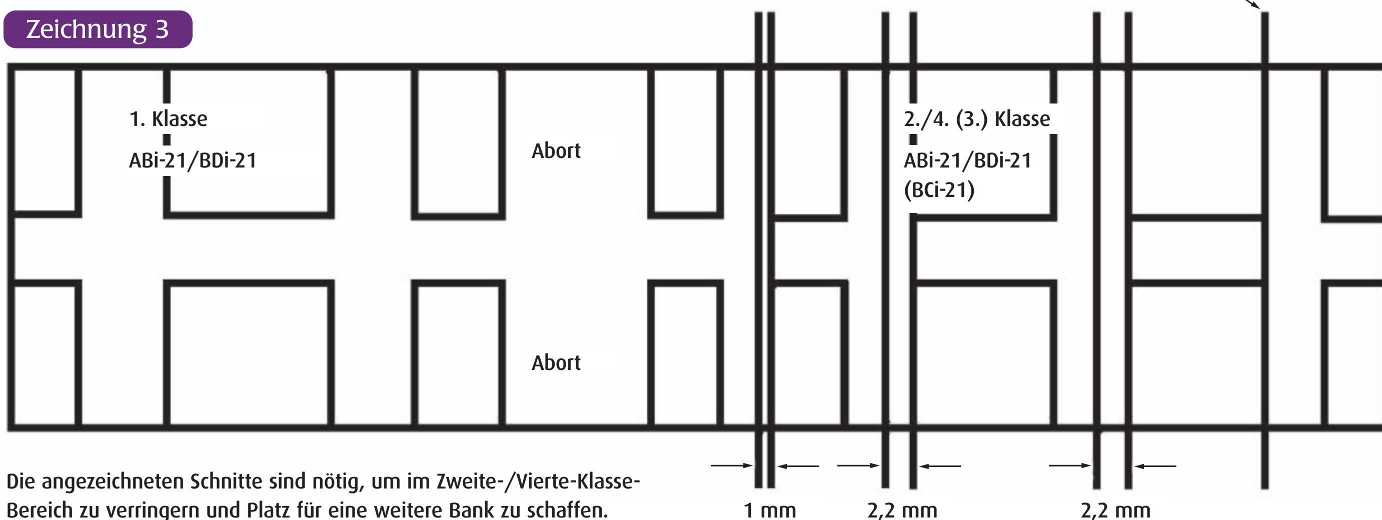
Da sich die Lage der Kastenstützen am Fahrwerk ändert, sind diese mit einem scharfen Stichel abzutrennen. Eventuelle Unebenheiten glättet man mit einer feinen Schmirgelleiste und einem Glasfaserstift. Auf die geätzten Sockelplatten der Kastenstützen ist ein 0,5 x 0,5 mm starker Messingstreifen aufzulöten, der nicht zum Lieferumfang gehört. Da diese Arbeit etwas fummelig ist, sollte man sich Zeit nehmen. Die Stützen fluchten beim Vorbild exakt mit den senkrechten Nietreihen der Wagenwand, so dass beim Verkleben am besten der Wagenkasten aufgeklippst wird. Die beim Fleischmannwagen falsch angeordneten WC-Fallrohre sind abzutrennen und an der richtigen Stelle (Zeichnung 1) durch Weinert-Teile (#9266) zu ersetzen. Wer mag, kann die Originalpuffer abtrennen und durch Weinert-Federpuffer ersetzen. Bremsschläuche, Rangierergriffe und Originalkupplungen werten die Pufferbohle weiter auf.

Allerlei Weinert-Teile verfeinern den Wagen weiter

Im Dachbereich sind die notwendigen Arbeiten überschaubar. Vom Originaldach trennt man die angeformten Dachlüfter mit einem Skalpell ab und platziert neue Wendlerlüfter von Weinert (#8955, 2x beschaffen!) gemäß der Zeichnung 2.

Im Innenraum sind die Änderungen schon gravierender. Die Sitzreihen müssen der neuen Fensteranordnung angepasst werden. Im Bereich der zweiten Klasse der ABi rücken deshalb die Sitze weiter zusammen. Wo die Sägeschnitte anzusetzen sind, ergibt sich aus Zeichnung 3. Desweiteren wird die Bodenplatte mit einem 1 mm starken Polystyrolstück verlängert, dort findet eine zusätzliche Sitzreihe Platz. Diese kann man aus Polystyrol selbst bauen. Damit sich der Boden von der ansonsten braun gehaltenen Inneneinrichtung etwas abhebt, setzt man die Bereiche zum Beispiel in einem dunklen Grauton ab. Schmincke-Aero-Color-Farben eignen sich dafür besonders gut, da fast keine Pinselspuren zurückbleiben. Die erste Klasse sollte nach der Klassenreform 1956 Sitze mit bordeauxroten Polstern erhalten, Fahrgäste in der Zweiten Klasse nahmen auf grünen Sitzbänken Platz. Wer den Wagen in Epoche-II-Ausführung realisieren möchte (BDi oder BCid), sollte die Sitze des zweite-Klasse-Bereichs schilfgrün →

Zeichnung 3



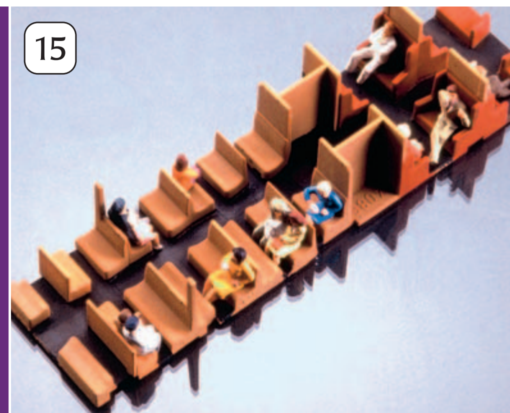
Die angezeichneten Schnitte sind nötig, um im Zweite-/Vierte-Klasse-Bereich zu verringern und Platz für eine weitere Bank zu schaffen.



Als Verglasung eignet sich transparentes, dünnes Polystyrol, das man am besten mit glänzendem Klarlack gegen die Innenseite der Wagenkästen klebt.



Beim abgeänderten Einsatz wird der Boden in einem dunklen Braunton abgesetzt. Für die erste Klasse lackiert man die Polster rot.



Das Innere wird zuletzt mit Fahrgästen bestückt.

(Polster) auslegen, die anderen Plätze bleiben holzfarben. Als BDi muss er übrigens noch Gaskessel für die Beleuchtung und Korbpuffer erhalten.

Vor dem Auftrag des Decklacks werden Wagenkasten und Fahrwerk mit dem hellgrauen Weinert-Haftgrund (#2698) grundiert. Nach dessen Durchtrocknen spritzt man den Wagenkasten in Weinerts Flaschengrün (RAL 6007, #2627) mit etwas höherem Anteil von Weinerts Verdünnung (#2600), damit die Farbschicht hochglänzend erscheint. Das ist wichtig, damit später nach dem Beschriften der Trägerfilm nicht sichtbar ist. In derselben Art und Weise erhält das Fahrwerk eine schwarze Lackierung. Gaßners (Jägerstr. 24. 82024 Taufkirchen, Tel. 089/6125348, www.gassner-beschriftungen.de) Beschriftungssätze P 327 und P 324 enthalten alle notwendigen Anschriften. Die Wagennummer 36020 sowie der am Langträger sitzende Nachweis des Heimatbahnhofs Hannover

Detail am Rande: Die Dachunterseite wird beige lackiert

müssen allerdings gestückelt werden. Wagenkasten und Fahrwerk übernebelt man anschließend leicht mit mattem bis seidenmattem Klarlack. Das Fahrwerk wird zusätzlich mit einem dunklen Orangeton dezent aufgehellt. Wegen der Messinglüfter sollte man das Dach vor der Lackierung (dunkles Graubraun) mit Haftgrund vorlackieren.

Das Fensterband, das jetzt mit UHU-Plus an der Innenseite verklebt wird, erhält wie auch die Wagenkasteninnenseiten, eine Lackierung in einem mittleren Braunton. Die Außenseite des Fensterbandes sollte messingfarben bleiben. Mit etwas im Künstlerbedarf erhältlichem Schwarzoxyd abgedunkelt und mit feinster Stahlwolle übergebürstet, passen die Fensterrahmen gut zum restlichen Farbfinish des Wagens. Vor dem Zusammenbau kann man nach Belieben Fahrgäste im Innern platzieren. Die Unterseite des Daches erhält eine beigefarbene Lackierung. Das Dach ist nur aufgesteckt, hält aber recht gut. Fleischmanns Signalhalter wurden gegen entsprechende Weinert-Teile (#8263) getauscht, die etwas groben Haltegriffe an der Stirnseite des Daches durch solche aus 0,3-mm-Messingdraht ersetzt.

Mit dem BDi-21 respektive ABi-21 steht eine interessante Donnerbüchsen-Variante zur Verfügung. Der Bausatz (#9010) ist für knapp 30 Euro über die Firma Reitz (Reitz-Modellbau, Sonnenstrasse 13, 73441 Schlossberg, Tel. 07362/ 22220, Internet: www.reitz-modellbau.de) zu beziehen. Die diversen Weinert-Zurüstteile muss man natürlich separat bestellen.

Jörg Chocholaty/yo

Wenn keine Umbauwagen-Pärchen mit AB-Wagen bereitstanden, wurden auch gemischtklassige Donnerbüchsen eingestellt.



Fotos: J. Chocholaty, Zeichnungen C. v. Neumann

Immer an der Wand lang

„Hier ist die Welt mit Brettern vernagelt!“ Dieser klassische Ausspruch gilt mehr und mehr auch für Bahnreisende und Bahnanwohner. Der Kampf gegen die Lärmbelästigung hat mittlerweile dazu geführt, dass oft kilometerweit Lärmschutzwände höchst unterschiedlicher Bauart die Strecken von den angrenzenden Wohngebieten trennen. Freie Sicht für freie Bürger spielt bei diesen Maßnahmen eine eher untergeordnete Rolle. Folglich wird der zeitgenössische Charme dieser Lärmschutzwände von Bahnreisenden und Anwohnern durchaus kontrovers wahrgenommen. Auf grundsätzlich positive Resonanz stoßen die Bauwerke vor allem bei Graffiti-Sprayern, unter denen die Künstler leider nur eine verschwindende Minderheit sind. Für die Umsetzung ins Modell bietet sich jedenfalls ein weites Feld der kreativen Betätigung, wobei die Vielfalt der Vorbildkonstruktionen, weit entfernt von einer Standardisierung, individuellen Spielraum lässt. *mf/hc*



Lärmschutz am Karlsruher Hp Grötzingen-Krappmühlenweg.



Schallschutzvarianten an der Strecke Karlsruhe – Pforzheim.

Lärmschutz- wände

Die Lärmschutzwand reduziert den Geräuschpegel für Anwohner dieser vielbefahrenen Strecke zumindest im Parterre erheblich.



Hohe Wandelemente als Schall- und Sichtschutz sind Alltag an heutigen Bahnstrecken. Bei der modernen Modellbahn sollten sie nicht fehlen.

Auf Konfektionsware zurückzugreifen, ist nicht immer sinnvoll, vor allem dann nicht, wenn man ein ganz konkretes Vorbild ins Modell umsetzen möchte. Dies gilt gerade auch für moderne Lärmschutzwände, die in recht unterschiedlichen Bau- und Konstruktionsarten, teilweise sogar direkt aneinander anschließend auftreten.

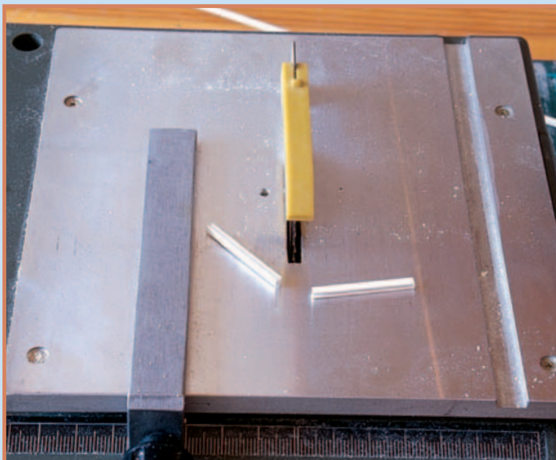
Die Firma Noch bietet beispielsweise solche Schutzwände als H0-Bausatz an, doch die im vorliegenden Falle gewählten individuellen Vorbilder von der vielbefahrenen Strecke Karlsruhe – Pforzheim fordern den kompletten Eigenbau geradezu heraus.

Wer bei einer Zugfahrt unterwegs den Lärmschutz offenen Auges begutachtet, wird ohnehin erstaunt sein, wie vielfältig die Lärmbelästigung durch die und von der Bahn bekämpft wird. Es ist gar nicht so selten, dass man vier oder fünf Lärmschutzvarianten während einer einzigen Ortsdurchfahrt registrieren kann. Was für die Umsetzung ins Modell genügend kreativen Freiraum garantiert.

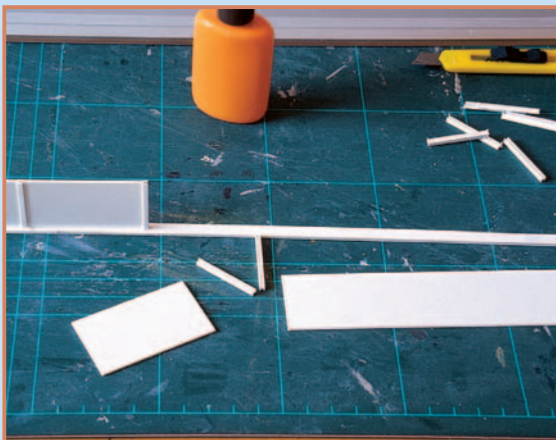
Mit ein wenig handwerklichem Geschick, der richtigen Ausrüstung und dem Baumaterial, hier vor allem Kunststoffprofilen, ist der durchaus kontrovers beurteilte Charme moderner Schutzarchitektur auf die zeitgenössische Epoche-V-Modellanlage zu übertragen. Das diesem Werkstattbeitrag zugrundeliegende H0-Diorama, das die konkrete Situation im Karlsruher Stadtteil Grötzingen aufgreift, ist als beispielhafte Anregung gedacht.

Sind die Gleise auf den Korkbettungen und der aus einer mit Profilen von Auhagen verkleideten Sperrholzplatte bestehende Bahnsteig auf dem Grundbrett befestigt, kann der Bau der Lärmschutzwände in Angriff genommen werden.

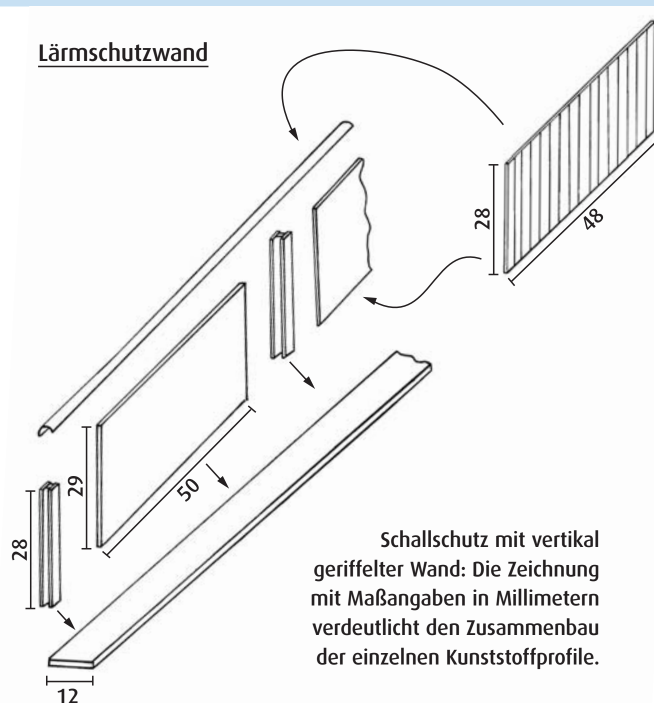
Zunächst bringt man die Doppel-T-Profile von Evergreen mit der Tischkreissäge auf ein einheitliches Längenmaß von 2,8 Zentimetern. Anschlie- →


Für die Modelle der Schutzwände werden zunächst unter Einsatz der Tischkreissäge Evergreens Doppel-T-Profile auf einheitliches Maß gebracht.


Als Fundament der Schutzwand dienen die von einer großen Platte aus dem Architekturbedarf mit dem Cutter abgeschnittenen Polystyrolstreifen.


Abwechselnd kann man nun Doppel-T-Profile und Wandteile mit üblichem Kunststoffkleber haltbar auf dem Polystyrolstreifen fixieren.


Die sehr glatte Oberfläche macht eine Grundierung des Kunststoffs vor dem Beginn des Lackierens mit passenden Acrylfarben erforderlich.



Schallschutz mit vertikal geriffelter Wand: Die Zeichnung mit Maßangaben in Millimetern verdeutlicht den Zusammenbau der einzelnen Kunststoffprofile.

ßend sind zirka zwölf Millimeter breite Streifen aus einer einen Millimeter dünnen Polystyrolplatte, erhältlich im Architekturbedarf, zu schneiden. Was unter Einsatz eines Stahllineals mit dem Bastelmesser oder Cutter exakt gelingt.

Diese Polystyrolstreifen dienen als Fundament der Schallschutzwand. Im Abstand von fünf Zentimetern, bezogen auf die Profilkehle, werden die Evergreen-Doppel-T-Profile aufgeklebt. Natürlich ist es auch möglich, sie direkt auf dem Grundbrett anzubringen, doch die Konstruktion und Farbgebung des gesamten Bauwerks am Basteltisch sind allemal vorzuziehen.

Die Zwischenwände bestehen aus einen Millimeter dünnen, fünf Zentimeter langen Polystyrolplatten. Sie sollten um einen Millimeter höher sein als die Doppel-T-Profile, um eine stabile Unterlage für die halbrunden Abschlussprofile (siehe Zeichnung) zu sichern.

Sind alle Seitenteile befestigt, steht dem Lackieren mit Acrylfarbe eigentlich nur noch der Kunststoff im Wege: Da die Acrylfarbe allenfalls geringe Lösungsmittelanteile aufweist,

Natürlich kann der Farbauftrag auch mit einem weichen Pinsel erfolgen, aber mit der Airbrushpistole gelingt die gleichmäßige Beschichtung besser.



haftet sie auch kaum auf dem glatten Polystyrol. Deshalb ist eine Grundierung erforderlich. Geeignet ist beispielsweise die Universalgrundierung „Mr. Metal Primer", die von Conrad Elektronik vertrieben wird.

Nach ausreichend bemessener Trocknungsphase können nun zunächst die Doppel-T-Pfosten mit dunkelblauer Farbe lackiert werden. Die Wandteile des Vorbilds sind mit einer geriffelten Struktur versehen, was man mit passenden Produkten aus dem Evergreen-Sortiment nachgestalten kann. Die 4,8 Zentimeter langen und 28 Millimeter hohen Riffelplattenteile erhalten nach der Grundierung einen Farbauftrag in hellem Rot. Bei diesem Arbeitsgang ist eine hochwertige Airbrush-Ausrüstung für einen gleichmäßig dünnen, aber deckenden Farbauftrag von erheblichem Vorteil.

Hochwertige Airbrush-Ausrüstung verschafft Vorteile

Mit Kunststoffkleber werden die Riffelplattensegmente auf den planen Schutzwandteilen fixiert. Sodann erfolgt abschließend die Befestigung der halbrunden Abschlussprofile als Wandkrone.

Als Vorbild für die zweite Modell-Lärmschutzwand diente der Schallschutz unweit der Haltestelle Grötzingen-Oberaustraße (siehe Modellabbildung auf Seite 66).

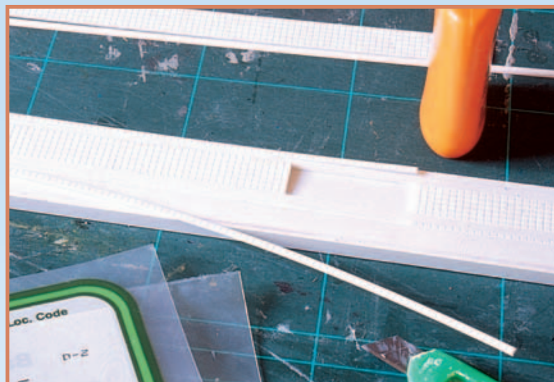
Zunächst schneidet man wieder Fundamentstreifen aus einer Polystyrolplatte. Die Trägerprofile dagegen entfallen, da die Vorbildwand in Massivbauweise erstellt wurde. Somit beschränkt man sich auf einen entsprechend abgelängten, drei Zentimeter hohen Kunststoffstreifen, der mittig auf die Basisplatte geklebt wird.

Der schichtweise, beiderseitige Aufbau beginnt mit einem anderthalb Zentimeter hohen Polystyrolstreifen für den Betonsockel. Es folgen eine Reihe der Evergreen-Steinplatten, ein weiterer unstrukturierter Polystyrolstreifen, ein höheres, nämlich sechsreihiges Steinplattenband, wiederum ein glatter, schmaler Kunststoffstreifen und schließlich erneut ein Streifen mit einer Reihe der Evergreen-Steinplattenstruktur.

Es empfiehlt sich, zunächst lediglich die beiden glatten Polystyrolstreifen aufzukleben, da die strukturierten Wand- →



Die profilierten Wandplatten von Evergreen sollten auf Pinselspuren verzichten: Die Airbrushmethode garantiert den gleichmäßig dünnen Auftrag.



Genau wie beim Vorbild können verschiedenste Schutzwände im Modell realisiert werden, wozu sich die Produkte von Evergreen vorzüglich eignen.



Haltepunkt mit Lärmschutzwand: Als für die Bahn von heute ganz typischer Schutz der Reisenden vor dem Wetter dient hier der Bausatz von Kibri.


Natürlich dürfen die typischen Kletterpflanzen nicht fehlen. Gut eignet sich dafür Heki-Flor, das man mit der Schere passend zuschneidet.


Schutzwände und Umfeld sind fertiggestellt, nun können die Preiserlein den Haltepunkt samt Ticketautomaten für ihre Zwecke beanspruchen.


Direkt unter der Brücke beginnt der Abschnitt mit einer Schutzwand anderer Bauart. Verbindendes Element sind die Kletterpflanzen aus Heki-Flor.


Frau Schmidt aus dem ersten Stock wurde an diesem schönen Morgen hoffentlich von Kanarienvogel Hansi und nicht vom S-Bahntakt munter gemacht.

Fotos, Zeichnung: Fröhlich

segmente gesondert lackiert werden und man sich so das Abkleben der andersfarbigen Teile erspart. Allerdings setzt diese Arbeitsschritteabfolge ein exaktes Ausmessen und Kleben voraus.

Auch diese Schallschutzwand erhält als Abschluss die halbrunden Kunststoffprofile von Evergreen.

Sind die Lärmschutzbauwerke in die Anlage beziehungsweise das Diorama eingebaut, erfolgt die Ausgestaltung des Umfelds, wobei unbedingt auf die zeitgerechte Ausstattung der späten Epoche V zu achten ist.

Um die typische Bahnsteigatmosphäre der modernen Bahn zu treffen, eignet sich beispielsweise der Kibri-Bausatz eines Unterstandes vorzüglich. Er beinhaltet auch den obligatorischen Fahrkartenautomaten eines heutigen Haltepunkts.

Die Lampen stammen aus dem Sortiment von Viessmann. Die den Bahnsteig bevölkernden Reisenden aus dem Hause Preiser warten auf die nächste S-Bahn von Roco.

Bei der Begrünung kam im vorliegenden Falle das Elektrostatgerät von Heki zum Einsatz. Die Kletterpflanzen auf den Lärmschutzwänden basieren auf dem Florprogramm desselben Herstellers, der in Rastatt ansässig ist.

Um ein glaubwürdiges Aussehen des Bewuchses zu erzielen, schneidet man das Flormaterial in Stücke von der Größe einer Zwei-Euro-Münze und rupft es mit der Hand leicht auseinander. Zum Fixieren reicht ein herkömmlicher Alleskleber, den man allerdings zurückhaltend dosieren sollte, um hässlich glänzende Flecken zu vermeiden. Einige Blumen, zum Beispiel die Solitärblüher von Busch, lockern akzentuiert die Grünstreifen auf.

Da die beim Vorbild durchaus teuren Lärmschutzwände nicht nur als Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen willkürlich in die Gegend gestellt werden, sollten sie auch auf der Modellbahnanlage ihren nachvollziehbaren Zweck erfüllen. Das heißt, entsprechende Wohngebiete, eine gemischte Bauweise oder zumindest ein zur alsbaldigen Bebauung ausgewiesenes und entsprechend beschildertes Areal sollten jenseits der Schutzbauten realisiert werden.

Die von Auhagen als Bausätze angebotenen Wohnblocks eignen sich hervorragend für die Darstellung einer streckennahen, geschlossenen Wohnbebauung. Obwohl in den maßstäblich umgerechneten Abmessungen etwas kleiner als die Grötzinger Vorbilder, geben sie die Gesamtsituation durchaus stimmig wieder.

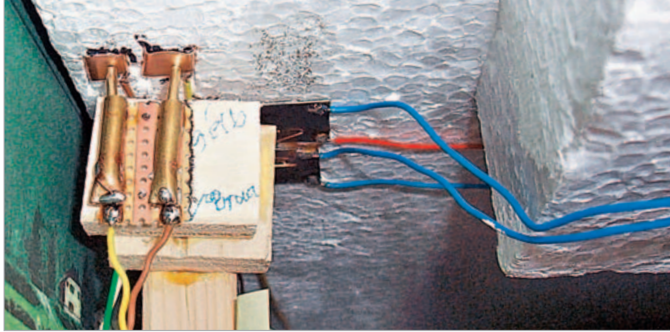
Nun können auch die Preiserlein wieder ruhig schlafen und werden, zumindest im Parterre, nicht mehr von den nächtlichen Kesselwagenganzzügen von Karlsruhe nach Kornwestheim aus dem verdienten Schlaf geschreckt.

Matthias Fröhlich/hc

Werkzeug- und Materialliste

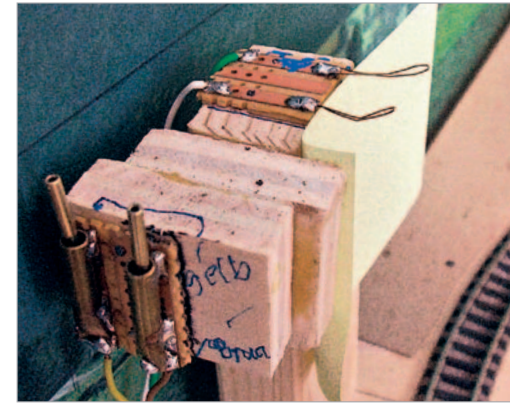
- Bastelmesser, Cutter
- Stahllineal
- Tischkreissäge
- Verschiedene Pinsel
- Airbrush-Pistole
- Elektrostat

- Sperrholzplatte
- Auhagen-Profile
- Evergreen-Doppel-T-Profile
- Evergreen-Halbrundprofile
- Diverse Evergreen-Platten
- Polystyrolplatten, 1 mm
- Universalgrundierung
- Acrylfarben
- Uhu-Kraft-Kleber
- Kunststoffkleber
- Alleskleber
- Kibri-Wartehäuschen
- Viessmann-Lampen
- Heki-Flor
- Busch-Blumen
- Preiser-Figuren
- Auhagen-Wohnblocks



Die Kontakte drücken auf die Kupferplättchen des Segments.

Fotos (2), Zeichnungen: D. Matyschek



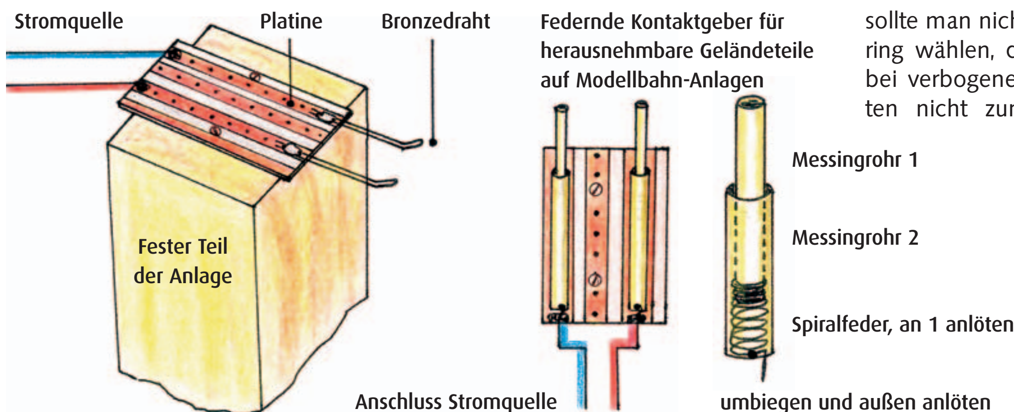
Die Ösen müssen weiter auseinander liegen als die Federkontakte.

Steckerlos

Herausnehmbare Anlagenteile erhalten Strom ohne komplizierte Kabelverbindungen.

■ Vor allem bei größeren Modellbahnanlagen kann es zur Durchführung von Wartungsarbeiten nötig sein, Geländeteile herausnehmbar auszuführen. Wenn sich auf dem bewussten Element Funktionsmodelle (beispielsweise beleuchtete Häuser oder ein Riesenrad) befinden, die einen elektrischen Anschluss benötigen, muss man lösbare Kontakte installieren. Lose verlegte Steckerverbindungen sind meist eine fummelige Angelegenheit. Die Lösung bieten federnde Kontaktgeber. Auf eine Streifenplatine lötet man zwei zu Ösen gebogene Bronzedrähte. Die Spitzen der Ösen sind nach oben abzubiegen. Nach Anlöten der Stromzuleitung wird die Platine so in die Öffnung des herausnehmbaren Geländeteils eingeklebt, dass sie nach Einsetzen desselben komplett bedeckt ist. Nun ist von unten die Stelle zu markieren, an der die Ösen das Geländeteil berühren. Dort bringt man dann zwei Kupferbleche an, die mit dem Funktionsmodell elektrisch verbunden sind. Nach dem Einsetzen des Geländeteils ist automatisch der Kontakt hergestellt. Den Abstand der Ösen voneinander sollte man nicht zu gering wählen, damit es bei verbogenen Drähten nicht zum Kurzschluss kommt. Eleganter ist die Realisierung von Federkontakten. Mit einer angelöteten Spiralfeder wird ein dünnes Messingröhrchen in ein unten geschlossenes dickeres eingesetzt. Am herausnehmbaren Segment wird wie bei der Variante mit Bronzedraht vorgegangen. Die Feder sorgt nun beim Einsetzen des Geländeteils für Kontakt. Gegenüber der Konstruktion mit Bronzedrähten haben die gefederten Kontakte auch den Vorteil der etwas kompakteren Bauweise, wenn mehrere Modelle versorgt werden müssen.

Dietrich Matyschek



Federnde Kontaktgeber für herausnehmbare Geländeteile auf Modellbahn-Anlagen

Lange Halme

Artischocken-Blüten aus dem Baumarkt dienen zur Landschaftsgestaltung.

■ In den Bastel-Abteilungen der Baumärkte gibt es getrocknete Blüten der Artischocke. Die für den Modellbaubedarf bereits fertig konservierten langen Halme lassen sich mit einer Nagelschere in der gewünschten Größe von der Blüte abschneiden und sind mit etwas Holzleim auf der Anlage zu fixieren. Die Blüten werden in unterschiedlichen Farben angeboten. Mit 1,60 Euro pro Stück hat das Naturprodukt einen fairen Preis.

Jörg Allrich

Fotos (2): J. Allrich



Die Konservierung ermöglicht langfristige Freude an dem Naturprodukt.

Die Halme sollte man in kleinen Büscheln aus der Blüte lösen.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Steckbrief

Fahrwerte Lokomotive
- Zugkraft Ebene 94 g
- Zugkraft Steigung 3% 77 g

Analog
- V_{max} bei 12 V 47 km/h
- V_{max} Vorbild (52 km/h) bei 14,2 V
- Auslauf aus 47 km/h 182 mm
- Anfahren (4,1 V) ‹1 km/h

Digital
- V_{max} in Fs. 28 66 km/h
- V_{max}Vorbild (52 km/h) in Fs. 23
- Auslauf aus 66 km/h 323 mm
- Anfahren (Fs. 3) ‹1 km/h

- *Hersteller:* Bachmann/China
- *Nenngröße, Spur:* 0n30/16,5 mm
- *Katalog-Nr.* 25963 (Lok)
- *Gehäuse:* Metall und Kunststoff
- *Fahrgestell:* Metall und Kunststoff
- *Kupplung:* Kadee-kompatible Klauen-Kupplung
- *Kleinster befahrener Radius:* 460 mm
- *Digitale Schnittstelle:* NEM 652
- Fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht
- *UVP Wagen in Euro:* 26118 (Combine, Personen-Post-Packwagen) 39,95; 27229 (Gondola, Niederbordwagen) 24,95; 27467 (Reefer, Kühlwagen) 34,95; 27599 (Stock Car, Viehverschlagwagen) 24,95; 27634 (Ventilated Box Car, Ged. Güterwagen) 34,95; 27718 (Caboose, Güterzugbegleitwagen) 34,95

Die amerikanische Baugröße 0n30 vereint große Fahrzeuge mit moderatem Platzbedarf.

Big little Train

H0 ist Ihnen als Maßstab zu klein, eine Spur-0-Anlage aber zu groß? Wie wäre es dann mit 0e oder US-amerikanisch 0n30? Bachmann engagiert sich in dieser Spurweite immer stärker. Gleismaterial liefert beispielsweise Peco (Vertrieb über Weinert), aber die Fahrzeuge rollen auch auf H0-Gleismaterial, da sie eine Spurweite von 16,5 mm aufweisen. Die Fahrzeuge sind im Maßstab 1:48 gefertigt, wodurch sich eine Vorbild-Spurweite von 79 cm ergibt.

Die von Bachmann angebotenen Loks und Wagen haben amerikanische Vorbilder, lassen sich aber je nach Typ mit mehr oder weniger Aufwand europäischen Verhältnissen anpassen. Allen gemein ist ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Das gilt auch für die 1'D-Außenrahmen-Consolidation. Beim Auspacken warten bereits erste Überraschungen auf den Käufer. Zu diesen gehört beispielsweise die große Zahl Wechselteile. So kann man den serienmäßig mit Kohle bestückten Tender auch mit einem dekorativen Aufsatz mit fein gravierten Holzscheiten versehen oder die Lok quasi auf Ölfeuerung umrüsten. Auch ein zweiter Schienenräumer, eine Rauchkammertür, ein Schlot und eine Vorlaufachse liegen bei. Die 661 g schwere Lok besteht weitgehend aus Metall, der Tender aus Kunststoff. Die Darstellung des feingliedrigen Außenrahmens mit Federpaketen und die brünierte Steuerung machen die Lok zu einer Attraktion auf der Anlage. Dass alle Leitungen freistehend ausgeführt wurden, versteht sich im Maßstab 1:45 von



Ob der Lokführer und der Cowboy auf die nächste 0n30-Lok von Bachmann warten? Fahrzeuge: Hinten von links: Caboose und Stock Car (letzterer unbeschriftet), davor der Gondola und der Reefer.

Piko ist immer für eine Überraschung gut: Mit der 55 510 zeigen die Sonneberger erneut Offensivdrang.

Hausmannskost

Auf alle Fälle nicht die schlechteste Idee: Eine echte Dampflok-Neukonstruktion in die preiswerte Hobby-Produktlinie einzureihen, dürfte exakt dem Wunsch vieler Modellbahner und -bahnerinnen entsprechen.

Unter diesem Gesichtspunkt relativiert sich nicht zuletzt die Diskrepanz zwischen dem H0-DB-Modell der frühen Epoche III und dem gewählten Vorbild der Essener 55 510. Da die Piko-Konstruktion auch als DR-Maschine angeboten wird und weitere Versionen, etwa der DRG-Ära, folgen sollen, beschränkt sich die Vorbildumsetzung auf die korrekten Anschriften. Allerdings hätte die Loknummer am Führerhaus eigentlich der Andeutung eines Schildes bedurft.

Sei´s drum, das H0-Modell gibt den Gesamteindruck einer preussischen G7.1, der späteren Baureihe 55.0-6, stimmig wieder, zumal auch die Vorbilder recht spartanisch ausgestattet waren. Um so bemerkenswerter, dass dem gespitzten Sonneberger Rotstift Details wie das Sicherheitsventil, der Hauptluftbehälter oder die Kolbenstangenschutzrohre nicht zum Op-

Den Hohlraum im Schlepptender beansprucht der Motor samt Schwungmasse. Die Deichsel kaschiert den Kabelbaum.





Hinter der fein detaillierten Consolidation ist der Ventilated Box Car eingestellt. Der Personenwagen (Combine) weist sogar eine Innenbeleuchtung auf.

selbst. In den mit teilweise farbig abgesetzten Armaturen ausgestatteten Führerstand braucht man nur noch nicht im Lieferumfang enthaltenes Personal einzusetzen. Am Tender gefallen die sorgfältig gravierten Metall-Drehgestell-Blenden.

Da die Räder Rp-25-Profil und Breiten nach H0-Normen haben, sehen sie schön aus. Die Räder der mittleren Kuppelachsen haben keine Spurkränze. Die Vorlaufachse schlabbert zwar ungeführt umher, wenn man die Lok hochhebt, trotzdem schneiden die Räder Roco-H0-Weichen auf, ohne zu entgleisen.

Der in der Lok sitzende Antrieb ist angenehm leise. Dass serienmäßig ein DCC-Digital-Decoder an Bord ist, stellt für den Analog-Bahner kein Nachteil dar. So setzt sich die Consolidation sanft und geräuschlos in Bewegung und ist bei 12 Volt mit angemessenen 47 km/h unterwegs. Da die Steuerung bedingt durch den recht kleinen Durchmesser der Treibräder hurtig arbeitet, hat der Beobachter das Gefühl, dass die Lok erheblich schneller unterwegs wäre. Auch bei Maximal-Tempo ist die Lok noch leise. Bei Spannungsunterbrechung rollt die Lok aus 47 km/h noch 182 mm weiter. Unter DCC-Digital-Bedingungen liegt die Höchstgeschwindigkeit immer noch im vorbildgerechten Bereich. Selbst in der Drei-Prozent-Steigung reicht die Zugkraft zur Beförderung eines stattlichen Neun-Wagen-Zuges. Da der von Bachmann eingebaute Digital-Decoder keine Lastregelung besitzt, muss der Modellbahner in Steigungen und Gefällen wie vom Analog-Betrieb gewohnt nachregeln. Dank der achtpoligen Schnittstelle lässt sich einfach ein Sounddecoder nachrüsten.

Die bei Bachmann georderten Waggons sind für unterschiedliche Bahngesellschaften ausgeführt oder lassen sich als „undecorated Versions" selbst beschriften. Serienmäßig weisen Personenwagen und der Caboose Innenbeleuchtungen auf. Digitalbahner sollten sich die Mühe machen, die Wände der aus hellem Kunststoff gespritzten Personenwagen innen holzfarben auszulegen. Dann dringt das Licht nicht mehr durch die Seitenwände und die Wagen sehen noch besser aus. Diverse gedeckte Güterwagen (Ausnahme Kühlwagen) weisen zu öffnende Türen auf. Einzelne Griffstangen sind aus Draht separat eingesetzt, Leitern wurden angespritzt.

Übrigens: Da die Spur 0 in den USA weit verbreitet ist, sind die Preise für Gebäude und anderes Zubehör kaum höher als für H0-Produkte. Bachmanns 0n30-Fahrzeuge machen viel Spaß zum fairen Preis.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Fahrzeuge können auf H0-Gleisen fahren. Lok: Weitgehend aus Metall; feine Detaillierung; serienmäßiger Digital-Decoder; Wagen: Feine Detaillierung; Personenwagen und Caboose mit Innenbeleuchtung

KONTRA Personenwagen: Licht scheint im Digital-Betrieb durch die Wand

PREIS UVPLok: 232 Euro

URTEILE ✖ ✖ ✖ ✖

---

fer fielen. Wer etwa freistehende Leitungen oder die Sandfallrohre am zweiten Kuppelradsatz vermisst oder sich mit dem Kunststoffgestänge der Steuerung nicht anfreunden kann, dem bleibt das Supern unbenommen. Einzig der zu hohe Fuß des Langkessels, geschuldet dem Platzbedarf der in der Gleichstromversion noch nachzurüstenden Elektronikbauteile, ist nicht so ohne weiteres zu korrigieren.

Fahreigenschaften, Zugkraft und Auslauf bei Stromunterbrechung halten dem Vergleich mit den ermittelten Werten wesentlich teurerer Modelle stand. Bei der Nennspannung von 12 Volt ist die Maschine mit 90 km/h zwar schneller, als die NEM erlaubt, doch wirkt dieses Tempo nicht rasant. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds von 50 km/h erreicht das Modell bei 7,8 Volt. Wie es sich für eine Essener Rangierlok gehört, setzt sich die H0-55 510 bei 2 Volt mit 2 km/h in Bewegung.

Leuchtkraft, Lok-Tender-Abstand und eingeklipste Puffer lösen keine Begeisterung aus, sind aber bei rund 99 Euro zu verkraften. *Karlheinz Haucke*

Fotos (2): Frickel



Die H0-55 macht zwar einen spartanischen, dem BR-Vorbild aber gerechten Gesamteindruck.

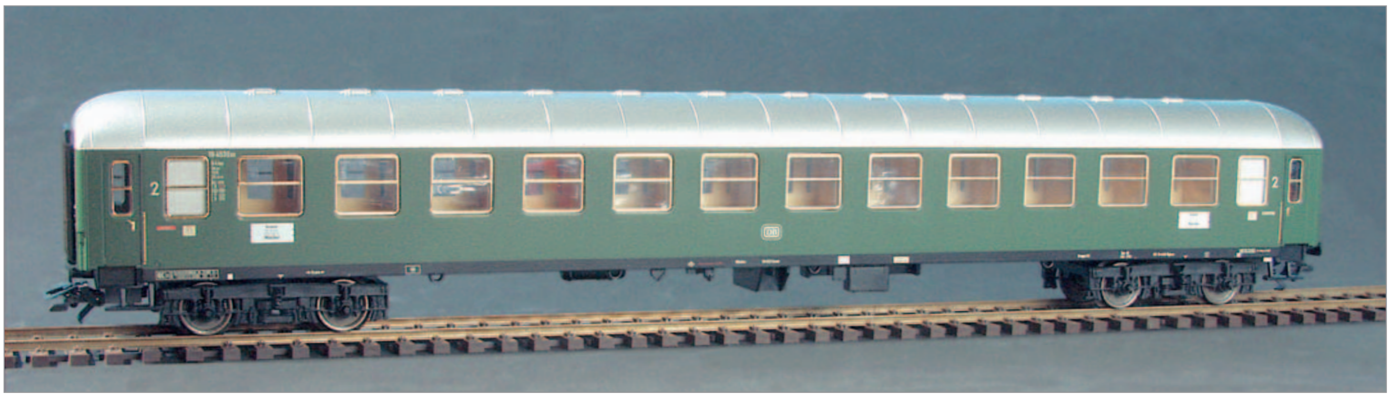
Auf einen Blick

PRO Günstiger Preis; stimmiger Gesamteindruck; Fahreigenschaften; Stromabnahme; Motor mit Schwungmasse; Lichtwechsel; Zugkraft; Bedruckung

KONTRA Spitzensignal; Kunststoffgestänge; Lok-Tender-Abstand; wacklige Puffer

PREIS Knapp 100 (WS 120) Euro

URTEILE ✖ ✖ ✖



Die Fensterhöhen sind vorbildgerecht und tragen erheblich zum guten Eindruck des Wagens bei.

Mit den 26,4-Meter-Wagen rollt die wichtigste deutsche Schnellzugwagenfamilie als H0-Modelle von Trix an.

Über kurz oder lang

Freunde der als „m"-Typen bezeichneten Schnellzugwagen-Familie mussten sich bei Märklin/Trix bislang im wahrsten Sinne des Wortes kurz fassen. Wegen der steilen Weichenwinkel und der voluminösen Weichenlaternen des M-Gleissystems waren Wagenlängen von maximal 275 mm möglich. Bei der Umsetzung blieb oftmals der Vorbild-Eindruck auf der Strecke. Diesbezüglich stellen die nun zur Auslieferung kommenden 282-mm-Schnellzugwagen einen Quantensprung dar. Die Stauchung erfolgte auf der gesamten Länge des Fahrzeuges, was allerdings zur Folge hat, dass die für den B4üm-63 vorbildgerechten 1200-mm-Fenster fast wie 1000-mm-Fenster aussehen. Die Verglasung ist passgenau eingesetzt. Die Gestalt von Übersetzfenstern geben die H0-Nachbildungen nicht wieder, auch wenn die oberen, beim Vorbild beweglichen Rahmen etwas dicker

Brawa setzt dem G 10, dem wichtigsten deutschen gedeckten Güterwagen, ein Denkmal in H0.

Einfach schön

Einfache Dinge haben oft ihren Reiz. Kurz vor Redaktionsschluss traf mit dem G 10 ein besonders reizender Güterwagen ein. Der G 10 ist mit 121 770 Exemplaren der bis heute meistgebaute deutsche gedeckte Güterwagen. Der Zweiachser der Verbandsbauart wurde erstmals 1910 gebaut. Der Typ wurde bei der DB bis 1976 im Bestand geführt, bei der DR schied der G 10 erst in den 80er-Jahren aus dem Betriebsbestand aus. Viele G 10 überlebten als Bahnhofs- und Werkstattwagen.

Die Konstrukteure haben sich nicht die Mühe gemacht, irgendwelche Details wegzurationalisieren (im Gegenteil, der kleine Luftbehälter ist zuviel, man schneidet ihn samt Zuleitung und Mechanik einfach ab), sondern haben den Zweiachser mit viel Liebe in 1:87 umgesetzt. Freistehende Griffe und Tritte, separat eingesetzte Bremsanlage, verbundene und durchbrochen ausgeführte Bremsklötze, durchbrochene vorbildgerecht dimensionierte Federböcke und -schaken, superdünne Achslagerblenden aus Metall originalgetreue Nachbildungen der Gleitachslager mit Polsterschmierung – kurzum, Brawa setzt einmal mehr Maßstäbe beim Güterwagen-Großserienbau. Beim Pressemuster war die Bremsleitung auf einer Seite abgebrochen, was natürlich nicht serienmäßig der Fall ist. Die Stirnwandverstärkungen hat Brawa sogar separat angesetzt, um sie dreidimensional inklusive Nietnachbildungen umsetzen zu können. Das dünne Dach wurde in der Mitte etwas dunkler lackiert, als ob sich Schmutz abgelagert hätte.

Der Brawa-G 10 ist einfach super! *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Exakt maßstäblicher Aufbau; separat angesetzte Griffe und Tritte; dünne Achslagerbleche; sehr gut gestaltetes Fahrwerk mit separat eingesetzter Bremsanlage

KONTRA Ein Luftbehälter zuviel

PREIS UVP 29,50 Euro

URTEILE ✖ ✖ ✖ ✖ ▴



Den G 10 hat Brawa nach Vorbildfotos beschriftet. Auch schwarze Griffe sind auf diesen Aufnahmen dokumentiert.

Auf einen Blick

PRO Harmonische Verkürzung; korrekte Fensterzahl; gute Fahreigenschaften

KONTRA Proportionen Fenster; einfarbige Inneneinrichtung; Wagenkasten zu schmal; Druckqualität beim Pressemuster

PREIS UVP 42,95

URTEILE ☒ ☒ ☒

sind als die unteren. Die Farbgebung ist für die dargestellte Epoche korrekt. Durch die Verglasung fällt der Blick auf eine komplett in Beige gehaltene Inneneinrichtung. Der Käufer kann der Uniformität abhelfen und die Raucherabteile mit grünen, die Nichtraucher-Abteile mit roten Sitzen versehen. Der Fahrzeugboden weist die wesentlichen Details des Vorbild-Wagens auf. Zeitgemäß fielen die Gravuren der Drehgestell-Blenden aus. Der Achsgenerator wurde korrekt platziert, die Bremsklötze sitzen in Radebene. Die Druckqualität erreichte beim Redaktionsexemplar noch nicht ganz die gewohnte Märklin-Trix-Qualität.

Als minimalen Radius gibt Trix 360 mm an. Schön sieht der Vierachser in diesen Kurven natürlich nicht aus, rollt aber jederzeit sicher.

Wegen des gegenüber den bisher von Märklin/Trix produzierten Schnellzugwagen moderaten Aufpreises von knapp 3 Euro bei erheblich besserer Gestaltung kann man zum Kauf der Neukonstruktionen raten. Wer aufgrund beengter Platzverhältnisse nur verkürzte 26,4-m-Wagen einsetzen kann, trifft mit den Trix-Modellen bei einem Preis von etwa 43 Euro eine gute Wahl. *Jochen Frickel*

Kommentar

An dieser Stelle geht es nicht um die Frage, ob ein Schnellzugwagen verkürzt werden darf oder nicht, sondern darum, welchen Gesamteindruck die Kompromisse hinterlassen. Wenn ich, um Fehler zu finden, erst Vorbild-Fotos und Zeichnungen bemühen muss, weil das Modell auf den ersten Blick stimmig aussieht, dann ist der Kompromiss meines Erachtens gelungen. Die annähernd quadratischen Fenster lassen den B4üm-63 fast wie einen B4üm-53 wirken. Die Abweichungen zwischen beiden Typen betreffen daneben hauptsächlich die Türen und die Stirnseiten. Da der B4üm-53 aber Klapptüren hatte, hätte man daraus keine Interregio-Wagen und nicht den weit verbreiteten Bm235 ableiten können. Doch warum kommt der Wagen trotz des guten Gesamteindrucks bei der Beurteilung weniger gut weg? Weil der Messschieber bei der Umsetzung in den Maßstab 1:87 keine Kompromisse kennt.

Die stimmigeren Proportionen mit korrekten Fensterhöhen machen die Zugbildung nicht unproblematisch. Mit den bisher produzierten 270 mm oder 264 mm langen Schnellzugwagen sollte man die Neukonstruktionen nicht im Zugverband einstellen. Gut sehen dagegen Kombinationen mit Altbau-Reisezugwagen aus, auch wenn durch die schmaleren Wagenkästen der 26,4-m-Wagen beispielsweise die übrigens auch beim Vorbild breiteren Schürzenwagen etwas bullig wirken. *yo*



Der H0-Arbeiter in Bildmitte macht die stimmigen Proportionen der Kranbrücke deutlich.

Heljans H0-Container-Terminal verspricht Spielspaß für Eisenbahn- und Lkw-Fans.

Laufkatze füttern

„Papier ist geduldig", sagt der Volksmund. „Besonders, wenn Liefertermine für Neuheiten draufstehen", möchte man hinzufügen. Da machten die Heljan-Neuheitenprospekte keine Ausnahme. Doch das Warten auf den Container-Portalkran hatte im September ein Ende. Vertrieben wird der Terminal in Deutschland, Österreich und der Schweiz von Lenz Elektronik (Tel. ++49/6403/90010).

Vor den Spielspaß hat Heljan den Zusammenbau der bereits mit Schienen für den Kran ausgestatteten Bodenplatten gesetzt. Das beiliegende Zweileiter-Gleis kann der Modellbahner in mehreren Positionen unter oder neben dem Kran positionieren. Die Platten muss er dann entsprechend zuschneiden, was dank gravierter Schnittkanten mit einem Bastelmesser problemlos funktioniert. Weitere Gleise liefert Heljan als Zweier-Sets. Anschließend setzt man die komplett aus Metall gefertigte Kranbrücke auf die Schienen, platziert die Laufkatze, schließt die mit den Schienen verbundenen Kabel ans Bediengerät und verbindet dieses mit einem nicht mitgelieferten Gleich- oder Wechselstrom-Trafo.

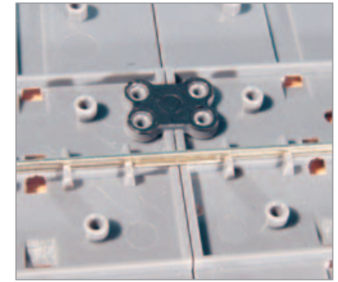
Zwei mit Metallkernen ausgestattete Container sind in der Packung enthalten. Diese kann man beispielsweise auf einem Eisenbahnwagen oder auf einem Container-Sattelzug platzieren. Da die Aufnahmen der üblichen Container-Fahrzeuge so winzig sind, dass das Treffen der Verbindungen ähnlich wahrscheinlich wäre wie ein nennenswerter Gewinn im Lotto, haben die Dänen nur zwei größere diagonal gegenüber in den Ecken liegende Befestigungen gewählt. Man muss also die Träger-Fahrzeuge entsprechend umrüsten, will man nicht riskieren, dass sich die Container während der Fahrt selbstständig machen. Bei der Eisenbahn kann man das vermeiden, indem man Container nicht ganz vorbildgerecht auf Niederbordwagen verlädt. Bei Straßenfahrzeugen sollte man die Container-Aufnahmen anpassen, auch wenn eine sichere Positionierung eigentlich nur bei der Verwendung des Faller-Car-Systems relevant ist.

Die Steuerung des Kranes erfolgt mit einem eigenen Digital-System. Trotzdem kann man den Kran auch in ein normales DCC-System einbinden. In diesem Fall erhält er eine freie Lokadresse. Schon mit der mitgelieferten Steuereinheit kann man bis zu drei Kräne steuern. An der Steuereinheit kann man neben der Adresse auch beispielsweise die Geschwindigkeit der Bewegungen anpassen. Gerade die Drehung des Greifers ist in Werkseinstellung etwas unpräzise. Für die Drehbewegung wie für das Verfahren der Laufkatze ist der niedrigste Wert angemessen. Märklin-Bahner können statt des Zweileiter-Gleises ein K-Gleisstück einpassen, wobei zwischen den Schienen aber keine Platte montiert werden kann. Die Vorgehensweise ist beim Importeur des Kranes, der Firma Lenz Elektronik, zu erfragen.

Wenn während der Arbeit die Nacht hereinbricht, kann der Kranführer Lampen zuschalten. In der an sich verständlichen Bedienungsanleitung wurden drei wichtige Begriffe nicht übersetzt: Gantry, Trolley und Hoist bedeuten Kranbrücke/Portal, Laufkatze und Greifer.

Auch wenn der Portalkran einen dauerhaften Spielspaß garantiert, sind etwa 630 Euro ein hoher Preis. Dabei muss man allerdings einrechnen, dass gleich ein Digitalsystem mitgeliefert wird.

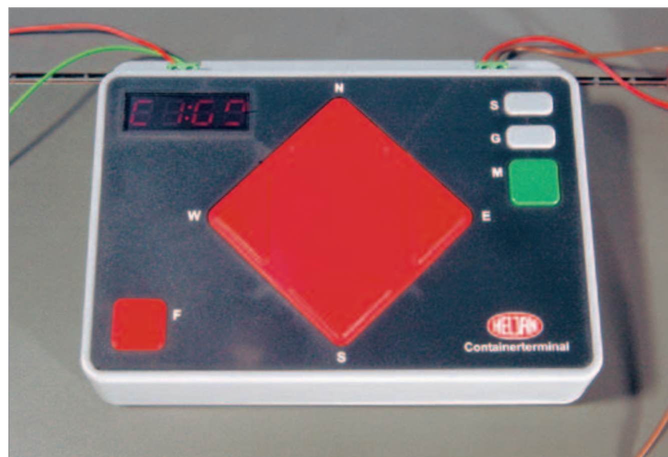
Jochen Frickel



Kleine Kunststoffteile und Schienenverbinder halten die Grundplatten zusammen.



Für die Gleise muss man in den Grundplatten Platz schaffen. Die Schnittkanten sind bereits graviert.



Bereits nach kurzer Einarbeitungszeit kann der Bediener mit dem Container-Terminal umgehen. Bewegung gibt's beim Druck auf die Ecken des roten Quadrats und in Kombination mit der Taste F.

Auf einen Blick

PRO Solide Metallausführung; vorbildgetreuer Funktionsumfang; Programmiermöglichkeiten; Steuerpult im Lieferumfang; Beleuchtung

KONTRA Hoher Preis

PREIS UVP 630 Euro

URTEILE ■■■■



Die Gravuren sind durchaus verbesserungswürdig. Eine Sense wäre aber eher das falsche Werkzeug...

Den DDR-Traktoren-Klassiker Fortschritt ZT 300 fertigt Busch in H0. Noch heute sind Vorbildfahrzeuge im Einsatz.

Fortschritt in H0

Gegenüber den erheblich kleineren Vorgängertypen RS 14 (Famulus) stellte der 1967 präsentierte ZT 300 wortwörtlich einen erheblichen Fortschritt dar. Weitere Informationen zu den Baureihen ZT 300 bis ZT 305 sind beispielsweise der tollen Homepage www.ddr/landmaschinen.de/sonderseiten/sonders.zt300.htm zu entnehmen.

Das H0-Modell von Busch stellt einen ZT 300 C dar. Die Proportionen setzten die Viernheimer stimmig um, doch die sparsamen Gravuren des Rahmens und des Motorblocks lassen dem Traktor-Freund ein reiches Betätigungsfeld. Dass Außenspiegel und Scheibenwischer bei den Originalen zur Serienaussattung gehörten, entging den Konstrukteuren. Die recht ansprechend gravierte hintere Aufhängung für Anbaugeräte stellt Busch in herabgelassenem Zustand dar. Da sich das Teil abziehen lässt, sollte Busch auch noch die im Straßenbetrieb angehobene Mechanik beilegen. Die für außergewöhnlich hochwertige Bedruckung gerühmte Firma hätte beim ZT zumindestens die markanten, weil kräftig ausgeführten Dichtungen am Fahrerhaus farblich absetzen können. Dass die vorderen Blinker in Orange gehalten sind, tröstet da nur wenig. Die Farbkombination aus blauer Haube, grauweißem Fahrerhaus und mittelgrauem Rahmen ist stimmig.

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; einfach zerlegbar; Pendelachse für Allradauflage; stimmige Farbkombination

KONTRA Einfache Gravuren an Rahmen und Motor; Dichtungen nicht abgesetzt; Anbauträger in Arbeitsstellung

PREIS UVP 12,95 Euro

URTEILE

Das Führerhaus lässt sich zum Einsetzen einer Fahrerfigur und zur Nachbildung eines Instrumententrägers einfach abnehmen. Die pendelnd ausgeführte Vorderachse gewährleistet auch auf unebener Oberfläche eine Allradauflage.

Der ZT 300 ist Basis einer wichtigen deutschen Traktorenfamilie. Dem mit korrekten Proportionen anrollenden Busch-Modell hätte man auch zum noch moderaten Preis von 12,95 Euro etwas mehr Feinschliff gewünscht.

Jochen Frickel

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**


Versteifungen durch kleine Holzleisten sind zu empfehlen.

Wolfgang Langmesser ist Spezialist für Gebäude-Bausätze aus Resin. In seinem Programm findet man auch eine ländliche H0-Werkstatt.

Die alte Werkstatt

Resin wird im Modellbau immer beliebter, weil es unter anderem feinere Strukturen als das bisher übliche Polystyrol erlaubt.

Die größeren Teile der Langmesser-Werkstatt, wie Seiten- und Dachplatten, sind etwas dünn geraten. Echtes Mauerwerk ist in der Regel 240, 360 oder 480 Millimeter dick. Geht man von einer 240er-Mauer aus, so sollte die Dicke bei einem H0-Modell 2,8 Millimeter entsprechen. Bei diesem Modell beträgt im Sockelbereich die Dicke etwa 1,9 Millimeter. Es ist weniger das Aussehen als die Stabilität, die darunter leidet. Da keine Versteifungen im Gebäudeinneren vorgesehen sind, ist anzuraten, Seitenwände und Dach durch Holzleisten-Reste zu verstärken.

Die Fenster sind integriert und man muss vorsichtig mit Skalpell und einer kleinen Feile die Sprossen freiarbeiten. Das sollte kein Problem darstellen, allerdings wäre es wegen der Farbtrennung besser, die Fenster extra einzusetzen, egal, ob aus Resin oder Ätzteilen.

Die Tore sind in mehreren Varianten beigelegt. Zum einen die Außenfront mit Bändern, zum anderen die geöffnete Ansicht. Die geteilten Tore sind ein wenig zu dick geraten für die Variante, die leicht geöffnete Tore darstellt. Entweder man schleift sie dünn oder feilt die Kanten keilförmig an, damit nur eine schmale Kante sichtbar ist.

Mit etwas mehr Aufwand lassen sich auch bewegliche Tore aus den Originalteilen herstellen. Je ein Außen-, sowie ein Innentor werden sauber in der Mitte getrennt. Danach werden die Teile auf Schleifpapier (220er-Körnung) vorsichtig auf etwa 0,7 Millimeter abgeschliffen. Aufpassen, dass man parallel, ohne zu verkanten, eine gleichmäßige Dicke erzielt! Als Hilfsmittel zum Festhalten kann ein kleines Stückchen doppelseitiges Klebeband gute Dienste leisten. Anschließend wird je ein Außenteil mit einem Innenteil passend verklebt. Nachdem die Ränder verputzt sind, werden die Bänder aus 0,4-mm-Draht hergestellt. Dazu wird der Draht auf einer Länge von zirka 6 Millimetern mit dem Hammer platt geklopft, mit einer Spitzrundzange eine kleine Öse angebogen und das fertige Band in eine Bohrung der Tore geklebt. Die Tore werden zur Probe eingepasst und die Angeln angezeichnet. Die Angeln werden ebenfalls aus 0,4-mm-Draht hergestellt: Einfach auf 90 Grad abwinkeln und in die entsprechende Bohrung mit etwas Abstand zur Wand einkleben. Nun können die Tore eingehängt werden.

Das Dach wird mit matter Farbe (Humbrol, Revell) je nach Gusto rot, rotbraun oder braunschwarz eingefärbt und danach gealtert. Die Seitenwände und Ziegelsteinimitationen werden mit matter Farbe grundiert und anschließend mit Puder (Reinershagener Naturals, Artitec, Miniatur) der jeweilige Verschmutzungsgrad dargestellt. Die zinkene Dachrinnenfarbe wird aus den Farben Revell Nr. 5 und Nr. 99 zusammengemischt (alternativ: Humbrol Nr. 34 und Nr. 56).

Die Verglasung wird zum Schluss hinter die Fenster geklebt und das Gebäude in die Anlage integriert.

Auf einen Blick

PRO Interessantes vielseitiges Anlagenmotiv; gute Modelldetaillierung

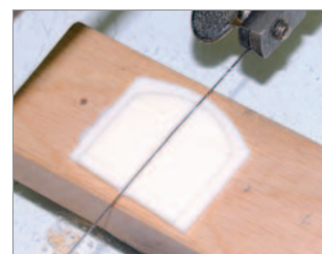
KONTRA Mauern etwas dünn gegossen; Fenster integriert; die Türen ein wenig zu dick

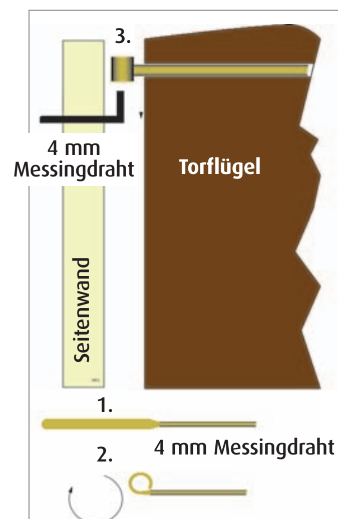
PREIS 32,50 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒


Mit wenigen Ausstattungsdetails wird die Langmesser-Werkstatt zum echten Anlagen-Hingucker.


Mit Vorsicht sind die Fenster freizuschneiden und -feilen.


Zur Darstellung beweglicher Tore muss gesägt werden.



Prinzipskizze für den Eigenbau beweglicher Türen.

Die ländliche Werkstatt ist ein Bausatz mit relativ wenigen Teilen, der aber ein wenig Fingerspitzengefühl bei der Montage und bei der Farbtrennung erfordert. Zudem sind beim Basteln einige Anpassungen vorzunehmen. Das Modell erhält man bei Wolfgang Langmesser, Am Schronhof 11, 47877 Willich, info@langmesser-modellwelt.de *Rainer Albrecht/al*

Als Neukonstruktion stellt Tillig die Bügelfalten-110.3 in TT vor. Zunächst liefern die Sebnitzer die Epoche-V-Museumslok aus.

Frisch gefaltet

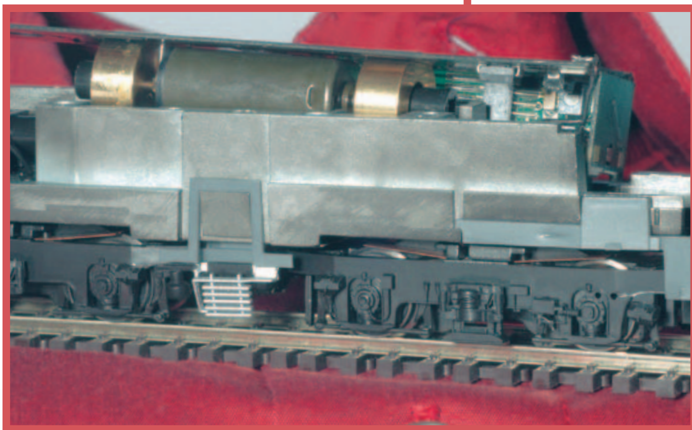
Wer der Meinung ist, dass die klassische Bügelfalten-E 10 eine Schürze tragen muss, ist mit dem Tillig-Modell sehr gut bedient. Wer aber den Zustand von 110 348 in den 70er- und 80er-Jahren nachbilden möchte, baut einfach die Schürzen nicht an und wird ebenfalls glücklich, auch wenn die Lok nicht in der ganzen Epoche IV ein silberfarbenes Dach hatte. Ihren Spitznamen erhielten die Loks übrigens wegen der Lichtkante an den Stirnseiten, die der Bügelfalte einer Hose ähnelt.

Bevor die Lok allerdings ins TT-Bahnbetriebswerk rollen kann, wartet noch Arbeit mit →

Die auf den faltenreichen Hemden platzierte E-Lok gibt es zunächst nur in der Museumsausführung.



Die Dachleitungen sind vollzählig vorhanden. Die Stromabnehmer entsprechen aber nicht dem DBS 54.



Der Antrieb gefällt durch Kraft und Geräuscharmut. Die Lötverbindung zwischen Platine und Motor ist aber unschön.

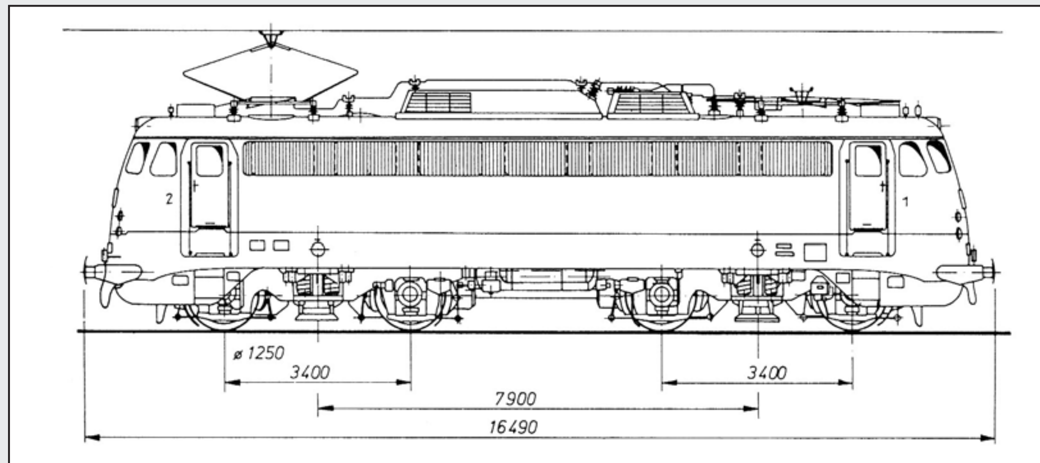


Die Stirnseiten zeigen in überzeugender Weise die diversen Bögen des Vorbilds.

MESS- UND DATENBLATT

110.3 der DB/DBAG von Tillig in TT





Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Tillig, Sebnitz
Bezeichnung: 110348 der Deutschen Bundesbahn/DBAG
Nenngröße/Spur: TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2006
Epoche: IV/V
Katalognummer: 02380
Im Handel seit: September 2006
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 150 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 310 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführter Normschaft mit neuer TT-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 129,90 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 651

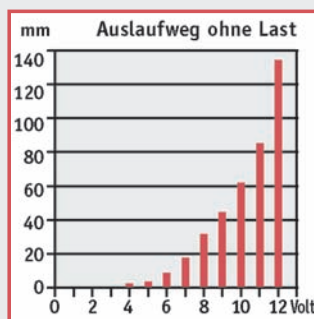
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 36 Gramm (Zug mit 60 Achsen)
3 % Steigung: 28 Gramm (Zug mit 36 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse spreizen und nach oben abheben
Innenteile: Motor und Getriebe nach Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Schürzen, Auftritte, Griffstangen, Pufferträger-Details
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen, Ersatzteilliste und Vorbildinformationen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung





Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	16490	137	135,7
Drehzapfenabstand	7900	65,8	65,3
Treibraddurchmesser	1250	10,4	10,2
Drehgestell-Achsstand	3400	28,3	28,4
Höhe	4495	37,5	38,3
Breite	3040	25,3	26,1

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	3	<1	–
Kriechen	3	<1	–
U_{Nenn}	12	145	132
V_{max}Vorbild	14,3	150	143
bei 120 km/h	11,4	120	99

Zurüstteilen auf den Modellbahner, schließlich wirkt die Lok ohne Griffstangen und Trittroste etwas nackt. Erstere wurden passgenau gefertigt und halten ohne Klebstoff in den Bohrungen. Ausgerechnet die Pufferträgerdetails und die beim Weglassen der Schürze notwendigen Sandkästen muss man mit Kleber fixieren, da die Löcher viel zu groß sind. Das ist schlecht, will man sich die Option offenhalten, die Lok geschürzt oder eben nicht zu betreiben. Nach einer reichlichen halben Stunde steht die Lok einsatzbereit vor dem Modellbahner. Der erste Blick bestätigt die gute Arbeit der Konstrukteure, die geringfügigen Maßabweichungen hängen damit zusammen, dass die DR-E 11 als Basis diente, was übrigens auch die etwas zu geringe Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h bei zwölf Volt erklärt.

Die schwierige Umsetzung der mit diversen Bögen versehenen gepfeilten Stirnseiten darf als gelungen betrachtet werden. Dem heutigen Stand der Technik entsprechend, geben die Lüfterblenden an den Seiten den Eindruck der beim Vorbild aus sieben Einzellüftern bestehenden Bauteile wieder. Beim Testmuster war die Loknummer außermittig aufgedruckt. Wie bei den meisten Großserienmodellen (auch in anderen Baugrößen) vertragen die Isolatoren und der Hauptschalter durchaus eine Lackierung. Die Darstellung der Hochspannungseinrichtungen geht in Ordnung. Die auf Oberleitungsbetrieb umschaltbaren Dachstromabnehmer stammen von DR-E-Loks und haben nur entfernte Ähnlichkeit mit dem DBS 54 der 110, eine Neuentwicklung hätte nach Firmenangaben zu hohe Kosten verursacht. Die Schürzen, die einfach von unten ins Chassis gesteckt werden, haben einen geringfügig anderen Glanzgrad als der Rahmen. Für die Museumslokomotive sowie für die ungeschürzten 110 vorbildge-

recht sind die unverkleideten Pufferhülsen. Die Drehgestelle gefallen vor allem durch die zur Mitte hin hochgezogenen Getriebeabdeckungen, die überzeugend Motoren-Nachbildungen andeuten. So wirken die Drehgestelle luftig wie beim Vorbild. Eine solche Ausführung könnte sich der Autor sehr gut auch an H0-Modellen vorstellen.

Bei Wartungsarbeiten genügt es, das Gehäuse abzuspreizen. Die Schürzen fallen dann aus ihren Aufnahmen, lassen sich aber einfach wieder einsetzen. Wegen Platzmangels rund um die sechspolige Digital-Schnittstelle sollte ein Decoder klein ausfallen.


Die Nachbildung der Fahrmotoren und die in Radebene sitzenden Bremsklötze prägen die Drehgestelle.

Aus der Höchstgeschwindigkeit rollt der Vierachser bei Stromunterbrechung noch 13 cm weiter. Bei einer Spannung von 3 Volt setzt sich die 110 kaum wahrnehmbar und leise in Bewegung. Die angenehme Geräuschkulisse bleibt bis zur Höchstgeschwindigkeit erhalten. Die 110 ist in der Lage, vorbildgerechte Garnituren zu befördern. Selbst in der Drei-Prozent-Steigung zieht die Lok noch neun vierachsige Schnellzugwagen. In der Ebene kann die Lok mit dieser Last noch 120 km/h schnell fahren. Der Trumpf von Tilligs 110.3 ist die Möglichkeit, mit oder ohne Schürze zu fahren.

Kleinere Unstimmigkeiten trüben etwas den an sich stimmigen Gesamteindruck. Der Preis von unverbindlich empfohlenen 129,90 Euro ist trotzdem noch angemessen.

Jochen Frickel

Ohne jede Eile: Der Zittauer Modell-Eisenbahn-Club (ZiMEC) baut weiter an seiner H0e-Anlage nach Vorbild der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn.

Neues von Hulda





Und wieder treffen sich zwei Männer auf dem Bahnsteig des Bahnhofes Zittau Vorstadt. Sie ahnen es schon? Stimmt, der eine ist der Traugott Schuster aus dem MODELLEISENBAHNER vom Dezember 2002 („Mit der Bimmel nach Oybin") und der andere hört auf den Namen Karl-Heinz Stange, kann, wenn er denn will, das Oberlausitzer R so schön rollen und ist deutlich größer.

Wie? Nein, es wurde niemand vergessen, denn die Hulda, Verzeihung, die Frau Schuster hat sich bereits im letzten Wagen des wartenden Bimmelzugs breit gemacht. Passt ja irgendwie, ist schließlich ein Traglastenwagen.

Gerade schneuzt sie in ihr geblümtes Taschentuch, da setzt ein Höllenlärm ein. Es pfeift in allen Tonlagen.

„Das wird doch nicht meine Hulda sein", wundert sich Traugott Schuster und will schon zum letzten Wagen eilen, als ihn Karl-Heinz Stange zur Zugspitze zitiert. Traugott traut seinen Augen nicht: Alle Gleise sind belegt, sein Bimmelzug steht eingekeilt inmitten anderer Garnituren, eine historischer als die andere.

Während Traugott noch offenen Mundes staunt, erklärt Karl-Heinz Stange: „Hier wird das dritte Schmalspurfest gefeiert und da hat die SOEG, die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mit beschränkter Haftung, unser 1:1-Vorbild, alle sächsischen Schmal- →

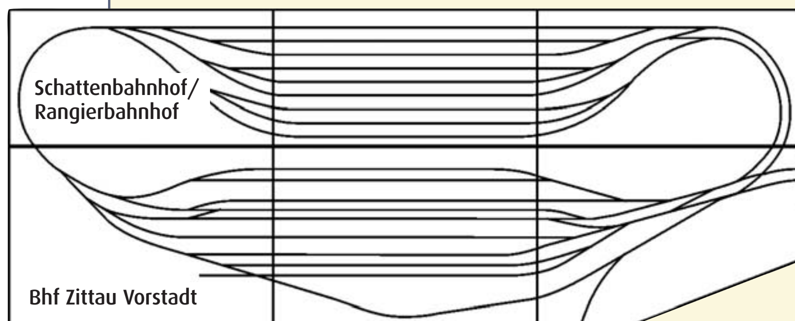
Der Personenzug aus Zittau hat gerade Oybin-Niederdorf hinter sich gelassen und nimmt nun die Steigung nach Oybin in Angriff.

Oybin-Niederdorf: Das Vorbild des Holzplatzes mit eigener Feldbahn wurde bis in die 60er-Jahre von der Forstwirtschaft genutzt.

spur-Lokomotivtypen zur großen Lokparade eingeladen."

Na klar, wie konnten wir das vergesen? Schon das ganze Jahr feiern die Sachsen das 125-Jährige der Inbetriebnahme ihrer ersten Schmalspurbahn. Und so stehen hier in Zittau Vorstadt, dem Kreuzungsbahnhof, einträchtig all die Dampfloks versammelt, die auf Sachsens Neun-Millimeter-Spur – oder waren`s 750 Millimeter? – Verkehrsgeschichte geschrieben haben. Da posiert etwa die I K von Technomodell neben der II K von Bemo.

Sogar Lokomotiven, die nicht auf dem Zittauer Netz im Einsatz waren, haben die Eisenbahner aufgefahren: Da drüben sieht Traugott Schuster die III K, wegen ihrer eigentümlichen Steuerung auch Heuwender genannt, sowie eine V K. Etwas im Hintergrund hält sich modernere Technik: Der VT 137322 ist der einzig erhaltengebliebene Dieseltriebwagen der Zittauer Schmarspurbahn. Er ist aus eigener Kraft hierhergekommen; anscheinend hat sich doch noch rechtzeitig ein edler Spender gefunden, der die Reparatur des Motors ermöglichte, vermutet Traugott Schuster.



Auf einen Blick: Der Gleisplan der derzeit 19-teiligen Segment- und Modulanlage basiert auf den Originalgleisplänen aus dem Jahr 1930, als die Zoje ihre größte Ausdehnung erreicht hatte.





Der Derrickkran hilft beim Verladen von Zaunfeldern aus der Konsumgüterproduktion auf einen LO der Zittauer Robur-Werke.

Erst jetzt wird ihm so richtig die Gegenwart der zu Hunderten angereisten Eisenbahn-Fans bewusst, die aus allen Lagen auf die Objekte ihrer Leidenschaft abdrücken, zum Glück nur mit Kameras bewaffnet. Auch der Mitteldeutsche Rundfunk (MDR) ist mit einem Kamerateam zur Stelle. Fast hätte Traugott seinen Zug verpasst, so sehr ist er vom Anblick der Parade-Garnituren gefangen. Während sich nun der freilich verspätete Planzug nach Oybin mit den beiden Schusters in Bewegung setzt, erspäht Hulda noch so gerade ein rotes Etwas in der Einfahrtskurve.

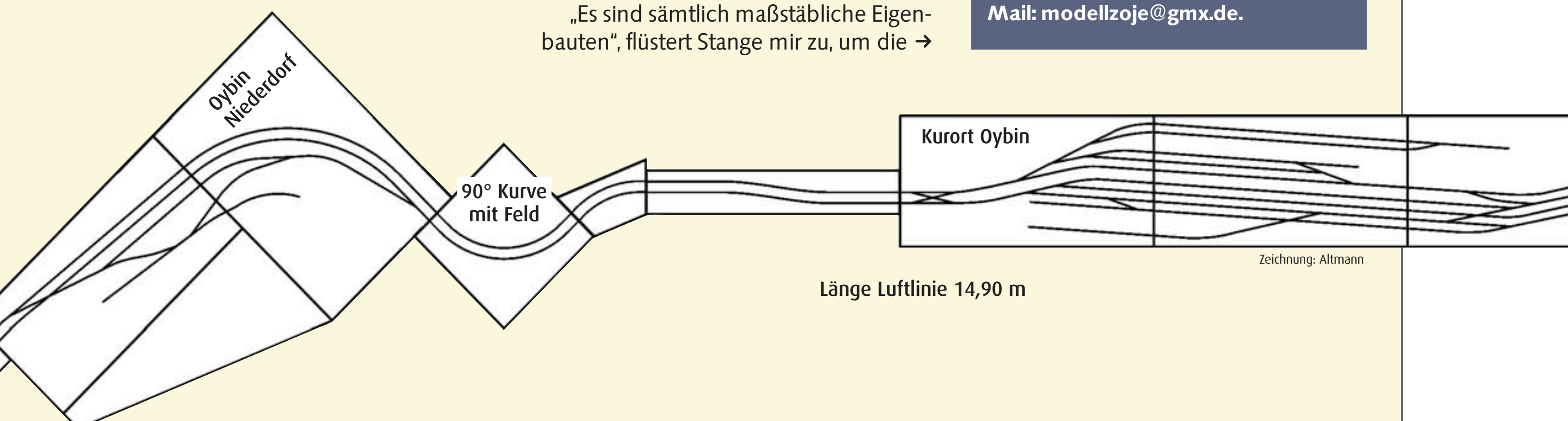
Es ist die Diesellok 199 013 der SOEG, die da in Ermangelung einsatzfähiger Dampfloks den Zwei-Wagen-Zug nach Jonsdorf am Haken hat. „Matthias Klose baute dieses Modell, das beim Vorbild in der Regel vor Bauzügen zum Einsatz kommt", dröhnt Karl-Heinz Stanges Stimme aus dem Off. Eine überdimensionierte Parallelwelt?

Traugott und Hulda rätseln noch, sehen sich suchend nach dem Hinweisgeber um und bekommen so gar nicht mit, dass der Bahnhof Olbersdorf-Niederdorf noch im Bau ist. Hier nämlich würden sie am ehesten Karl-Heinz Stange wiedertreffen, ist er doch bei ZiMEC für die Hochbauten zuständig.

„Es sind sämtlich maßstäbliche Eigenbauten", flüstert Stange mir zu, um die →

Auf einen Blick

Der Zittauer Modell-Eisenbahn-Club e.V. (ZiMEC) wurde am 26. April 1962 gegründet. Gegenwärtig hat der Verein 30 Mitglieder, darunter zwölf Aktive. Das Vereinsdomizil befindet sich in Zittau und zwar in der Gerhart-Hauptmann-Straße 34. Die Clubabende, zu denen Gäste willkommen sind, finden immer mittwochs ab 17 Uhr im Vereinsdomizil statt. Alljährlich ab dem zweiten Novemberwochenende sind die Vereinsräume für drei aufeinander folgende Samstage und Sonntage Schauplatz der beliebten Modelleisenbahnausstellungen, bei denen auch kleinere Heimanlagen zu Gast sind. Auskünfte erteilen der Vorsitzende Wolfgang Göbbels und sein Stellvertreter Matthias Altmann unter der Rufnummer 03583/684149, E-Mail: modellzoje@gmx.de.



Beim zweigleisigen Ausbau der Strecke wurde die Olbersdorfer Talbrücke über den Goldbach und die Dorfstraße errichtet.

Der kleine Gleistraktor hat offenbar wieder seine Mucken, aber der erfahrene Mechaniker Kurt wird´s schon richten.



Schusters nicht noch mehr zu verwirren. Auch wenn man es den Gebäuden nicht ansieht, es sind fast durchweg Plattenbauten, aus Polystyrolplatten errichtet. „Mit inneren Versteifungen, denn auch Polystyrol arbeitet und kann sich ganz schön verziehen", wirft Karl-Heinz Stange ein. Mit Kibri-Flüssigkleber und Revell-Kleber für die inneren Versteifungen habe er die besten Erfahrungen gemacht, ergänzt der Häuslebauer noch.

Und die Putzstrukturen an den Außenwänden?

„Universalgrund, aufgetupft mit einem stumpfen, kurzborstigen Pinsel", verrät mir Stange und fügt hinzu: „Gelegentlich verwende ich aber auch Sperrholz für meine Bauwerke, so beispielsweise beim Wasserturm in Zittau Vorstadt."

Da die Gleise schon liegen – schließlich soll Olbersdorf-Niederdorf bereits in diesem November bei der nächsten Zi-



Die Pause haben sich nun wirklich alle redlich verdient, aber muss der Brigadier gerade jetzt wieder eine seiner Reden halten?

MEC-Ausstellung vollendet präsentiert werden – und auch eingeschottert sind, wird das Ehepaar Schuster erst aufmerksam, als ihr Zug plötzlich hält.

Die beiden beugen sich aus dem Fenster: Aha, da hat offenbar der vorausfahrende, dampfbespannte Sonderzug den Bahndamm in Brand gesetzt. Aber die freiwillige Feuerwehr Olbersdorf, deren Angehörige von der Firma Krauthauser gestellt werden, ist mit ihrem W50-Tanklöschzug bereits im Einsatz und hat die Flammen schnell unter Kontrolle.

Die Fahrt geht weiter. Ein hörbares Rumpeln lockt Schusters erneut ans Fenster: Ach ja, gerade überqueren sie auf der Olbersdorfer Talbrücke die Dorfstraße und daneben den Goldbach. Eng geht es

Alles handgemacht: Modul mit Olbersdorfer Talbrücke

hier zu, seit die vorher im Talgrund verlaufende Strecke anno 1913 zweigleisig ausgebaut worden ist. Man könnte hier als Bahnreisender glatt aus den Dachrinnen der Häuser trinken!

„Ein neues Modul, alles handgemacht", lässt sich Karl-Heinz Stange hören und, seine Stimme hebend, an Schusters gewandt: „Die Brücke stammt von Frank Grassmann, die Gebäude mit Landschaft von mir."

Man merkt förmlich, wie es in Traugott Schuster arbeitet, hatte er doch bisher immer angenommen, dass zumindest seine Heimatlandschaft natürlichen Ursprungs sei. Während Hulda ungerührt, aber genüsslich eine Butterstulle verspeist, begibt sich Traugott auf die Bühne des letzten Wagens, um den Dingen auf den Grund zu gehen.

„Ist das nun künstlich oder natürlich", meint er zweifelnd, mehr zu sich selbst als laut fragend.

„Künstlich natürlich", tönt es von irgendwo jenseits des Talhangs. Traugott lässt resignierend die Schultern sinken: Genau diese Antwort hilft ihm überhaupt nicht weiter!

Wie gerufen kommt in einer weit geschwungenen Kurve ein für die Oberlausitz so typisches Umgebindehaus mit Blumengarten in Sicht. Hier fühlt er sich auf sicherem Terrain, denn das Anwesen kennt Traugott Schuster gut, hat darüber sogar im MODELLEISENBAHNER gelesen, im Juli-Heft 2004. Und, ehe er →

Anlagen-Steckbrief

19-teilige H0e-Segment- und Modulanlage in offener Rahmenbauweise
Maße: 14,9 m lang (Luftlinie), 2,05 m breit (Luftlinie); Fläche 11,28 m²
Erbauer: ZiMEC e.V.
Bauzeit: Seit 1995
Epoche: II (Gleispläne), III-V
Gleismaterial: Technomodell, Tillig, Fleischmann
Gleislänge: Zirka 96 m
Rollendes Material: Technomodell, Bemo, Eigen- und Umbauten
Betrieb: Halbautomatik auf freier Strecke, Zuschaltung der Bahnhofsgleise nach Vorwahl mit Start- und Zieltaste
Besonderheiten: Alle Gebäude maßstäbliche Eigenbauten
Anlagenthema und Vorbild: Bahnhöfe und Streckenteile der Schmalspurbahn Zittau – Kurort Oybin – Kurort Jonsdorf (Zoje)

Soeben ist ein für die Zoje typischer Zug, ausgerüstet mit der Heberlein-, hier Strickelbremse genannt, in Oybin eingetroffen.



Gleich neben dem Holzplatz sorgen die fleißigen Kollegen Forstarbeiter für Nachschub, vielleicht zur Papierherstellung?

sich´s versieht, nimmt seine gedankliche Zeitreise Fahrt auf: Vorbei an einem dichten Nadelwald aus Kibri-Fichten, mit Noch-Nadeln veredelt, erreicht der Zug nun den Bahnhof Oybin-Niederdorf, der, das weiß Traugott noch ganz genau, die Umschlagrückseite des MODELLEISENBAHNER im Juni 1961 zierte.

„Ein schmucker Bahnhof ist immer die erste Visitenkarte, die ein Fremder von seinem Reiseziel erhält“, zitiert Traugott aus dem Gedächtnis den damaligen Bildtext zu dem Illner-Foto und schmunzelt ein wenig.

„Da fehlt noch was“, meint Karl-Heinz Stange, „nämlich: Das sollten sich auch die Modelleisenbahner gut merken.“

Was zumindest die Zittauer auch taten, denn das Empfangsgebäude ist nicht von der, sondern von dem Stange, aus Polystyrolplatten und Evergreen-Profilen gefertigt und mit geätzten Fensterrahmen „von Herrn Becker aus der Nähe Dresdens“, so der Erbauer, versehen.

Künftig werden hier in Oybin-Niederdorf vorbildgerecht Güterzüge rangiert. ZiMEC-Schmalspurelektriker Jörg Neumann arbeitet schon an der entsprechenden Schaltung. „Das Kuppeln und Umsetzen erfolgt übrigens mittels N-Kupplungen aus dem Kadee-Microtrains-Programm“, erläutert Stange.

Der Bahnhof liegt in einer Kurve. Von hier blickt man schon aufs Töpfermassiv mit seinen Sandsteinfelsen. Schusters steigen aus, wollen zu Fuß nach Oybin wandern. Doch Traugott drängt es zunächst in die Forstwirtschaft und auf den nahegelegenen Holzplatz. Am Derrickkran verlassen wir das Ehepaar Schuster.

Ob´s nun wieder in die Preiser-Schachtel kommt?

„Mal sehen“, lacht Karl-Heinz Stange, getreu dem Zoje-Motto, ohne jede Eile!

Karlheinz Haucke

Zittau Vorstadt war und ist Kreuzungsbahnhof, doch diese Parade deutet auf besondere Jubiläumsfeierlichkeiten hin.



Fotos: Stirl

Modellbahn Aktuell

RIETZE ▸ *Luxus-Wohnmobil Concorde in H0*

Zur so genannten Königsklasse gehört das Reisemobil Concorde Charisma 840L, das als H0-Formneuheit mit beachtlicher Detaillierung inklusive Inneneinrichtung aufwartet. Als Kastenwagen und als Kombi rollt der Renault Trafic an. Für die Mendener Feuerwehr ist der Ford Transit einsatzbereit. In der RIBU-Flashlight-Serie starten das Schlingmann-Tanklöschfahrzeug TLF 16/25 und das Schlingmann-Allrad-Löschfahrzeug LF 10/6, beide auf Mercedes-Benz-Basis, im Maßstab 1:87 durch. www.rietze.de.

HORNBY ▸ *Hornby Deutschland liefert Arnold-, Heico-, Lima-, Rivarossi- und Jouef-Produkte*



Seit 1. September 2006 hat die jüngst gegründete Firma Hornby Deutschland GmbH, Tochtergesellschaft von Hornby International, den Vertrieb der Marken Arnold, Heico, Jouef, Lima und Rivarossi auf dem deutschen Markt übernommen. Erste Formneuheiten sind für kommendes Jahr angekündigt. Ausgeliefert werden zur Zeit H0-Modelle von Lima, Jouef und Rivarossi, die zum Teil schon seit längerem nicht zu bekommen waren. Neben dem Lima-Modell der E 10 005 (Bild) in der DB-Epoche-III-Version, dem Rivarossi-Schlafwagen T2 (Bild) der belgischen Staatsbahnen SNCB und den Inox-Wagen der SNCF als Jouef-Dreierset gehen beispielsweise auch Limas V 300 sowie die FS-Elektrolokomotive der Reihe E 424 und der zweiachsige FS-Personenwagen dritter Klasse, „Corbellini“, wieder an den Verkaufsstart. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124.

PREUSSENMODELLE ▸ *Lieferwagen in H0 und N*



Wilfried Kaiser führt den Vertrieb seiner Preußenmodelle nun selbst durch. Gleichzeitig stellt er den filigranen, aus Messing gefertigten Lieferwagen einer Druckerei als Bausatz für H0 (Bild) und N vor. Der Einspänner ist auch als Fertigmodell lieferbar. Info: Preußenmodelle, Wilfried Kaiser, Ahrensfelder Dreieck 63, 16356 Ahrensfelde, Tel. (030) 96208673, Internet: http://www.preussenmodelle-berlin.de.

PIKO ▸ *Taurus für die Gartenbahn*

Mit dem Rollout des G-Taurus in der Railion-Instandhaltung Süd in Nürnberg zeigen die Sonneberger knapp acht Monate nach der Messepräsentation Flagge in der verunsicherten Gartenbahnszene. Im H0-Hobby-Zubehör steht für die Baureihe 55 (siehe Probefahrt auf Seite 68/69) ein Soundmodul samt Lautsprecher zur Verfügung. www.piko.de.

MÄRKLIN ▸ *VT08 in H0*

Mit dem VT08 (links) samt zusätzlichem Zwischenwagen (rechts) lassen die Göppinger in H0 nochmals die WM-Begeisterung aufleben. Als 2016 der Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) feiert der Hercules einen weiteren Punktkontaktauftritt. Kaolintransporten



dient das Vorbild des H0-Kugelbehälterwagens, Typ Ucs-y 383, der niederländischen Staatsbahnen NS. Epoche-I-Fans unter den Z-Bahnern dürfte ein Dreierset mit preußischen Länderbahngüterwaggons erfreuen. Das Trio besteht aus einem Dapolin-Kesselwagen mit Bremserhaus, einem Kühlwagen mit Bremserhaus der Sektkellerei „Kloss & Foerster“ sowie einem gedeckten Güterwagen Gm. www.maerklin.de.

US-Corner


1



N-Bahner unter den US-Fans können jetzt einen typischen Holzbahnhof auf ihre Anlage stellen. Das Golden Valley Depot (Bild 1) genannte Gebäude bringt Walthers (www.walthers.com) fertig montiert in drei Farbkombinationen zur Auslieferung. Walthers-Produkte sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Für dieselbe Baugröße liefert Atlas einen mit Kohle beladenen 90-Ton-Three-Bay-Hopper der CSX und einen Güterzugbegleitwagen (Caboose) der Duluth, Winnipeg & Pacific (Bild 2). Auch Atlas-Produkte erhält man im spezialisierten Fachhandel. H0-Bahner bedenkt Athearn mit einem 40-Fuß-Reefer der American Beefpackers Inc. und aus der John-Deere-Produktlinie einem Flachwagen der Elgin, Joliet & Eastern (Bild 3), der mit zwei neu konstruierten Traktoren beladen ist. Die Waggons sind über Noch erhältlich. Gartenbahner (Maßstab 1:22,5) können von Preiser gefertigtes US-Bahnpersonal (Bild 4) auf ihrer Anlage platzieren.





FKS-MODELLBAU ▸ *Geätzte Baumroste in 1:160*



Aus fein geätztem, 0,2 Millimeter dünnen Neusilber bestehen die DR-Warnkreuze und die Baumroste (Bild), die dem Schutz und der Wasserversorgung der Wurzeln auf ansonsten versiegelten Flächen dienen. FKS, der N-Zubehörspezialist aus Uedem, erweitert außerdem sein Programm durch Kabelschacht-Abdeckungen, wie sie die Post verwendet, und filigrane Scheibenwischer für Lkw und Transporter. Info: FKS-Modellbau, Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Uedem, Tel. (02825) 100420, E-Mail: fks-modellbau@gmx.de.

BACHMANN ▸ *Chinesische Elektrolokomotive SS9G in H0*



Das Sortiment mit Fahrzeugen aus dem Produktionsland China erweitert Bachmann mit einer E-Lok SS9G der Beijing Railway. Ein Sitzwagen (Coach) ergänzt das Wagen-Programm. Info: www.liliput.de.

MODELLBAHN AKTUELL

WIKING ▸ *Eicher-Königstiger und ADAC-Begnungsfahrzeug in H0*



Trecker-Klassiker schicken die Berliner als H0-Neuheiten aufs Land: Als „Little Grey Fergie" schrieb der Ferguson TE (Mitte) auch hierzulande ebenso Agrargeschichte in den 50er- und 60er-Jahren wie der konkurrierende Eicher-Königstiger (links). Sollten die historischen Ackerschlepper trotz ihrer Zuverlässigkeit mal in der Epoche V eine Panne haben, kommt die Stunde des neuen ADAC-Abschleppwagens auf MAN-TGL-Basis (rechts). Mit dem TGL, der auch als Koffer-Lkw der Feuerwehr anrollt, ergänzt Wiking die MAN-Fahrzeugpalette. Im Rahmen der H0-Modellpflege stellen sich der MAN-TGA-Kipperhängerzug sowie der Krupp-Titan-Kofferhängerzug in rotem Farbkleid vor. Erstmals als komplettes Feuerwehrset erscheint der MAN TGA als Basisfahrzeug mit Behältern für das Abrollsystem, Feuerwehrmann und Rosenbauer-Tragkraftspritze. Der Mecedes-Benz-Sprinter ist als Rettungswagen der Feuerwehr mit einem neuen Kofferaufbau ausgestattet. Im Maßstab 1:160 rückt der Atego von Mercedes-Benz mit Rosenbauer-Aufbau als RLFA 2000 AT zum Löscheinsatz aus. www.wiking.de.

COMPIT ▸ *NiMH-Akkus mit 2700 mAh*

Ob als leistungsstarke Spannungsquelle in der Digitalkamera oder im Batterie-Fahrregler der Modelleisenbahn: Die Compit-Akkus in Nickel-Metall-Hydrid-Ausführung (NiMH) verfügen jetzt über eine Leistung von 2700 mAh und sind als 1,2-Volt-Mignons in vielen Bereichen des alltäglichen (Hobby)-Lebens einsetzbar. Infos: Compit GmbH, Graf-Zeppelin-Ring 17, 48346 Ostbevern, Tel. (02532) 962240, Fax (02532) 9622450; www.compit.biz.

LENZ ▸ *Donnerbüchsen für Spur 0*



Nach den Gleiselementen stellt Lenz jetzt die ersten Fahrzeuge für Spur 0 vor. Den Anfang machen die Donnerbüchsen, die die Gießener in schöner Detaillierung als gemischtklassigen ABi und als reinen Zweite-Klasse-Wagen Bi für die Epoche III fertigen. Sobald die V 36 ausgeliefert wird, nehmen wir Gleise, Lok und Wagen unter die Lupe. Info: www.lenz-elektronik.de.

VK ▸ *Ballast-Trailer in H0*



Das H0-Modell des Ballast-Trailers (hinten) nach Vorbild der Essener ES-GE verfügt über eine Liftachse und kann vier der fünf Achsen in Lenkstellung bringen. Mit beiliegenden Rungen und alternativer Stirnwand lassen sich die beiden lieferbaren Beschriftungs- und Farbvarianten „Schwarzbau“ und „Breuer & Wasel“ verändern. Eine H0-Formneuheit ist der einachsige Plakatwagen (vorne), der wahlweise für Gemüse oder die Pizzeria San Marco wirbt. Info: Veit Kornberger Modellbahnzubehör, Bellscheider Weg 33, 40883 Ratingen, Tel. (02102)66921, Fax (02102)66922, Internet: www.vkmodelle.de.

PREISER ▸ *Fotografen in H0*

Mit Sechser-Themenpackungen erhält die H0-Bevölkerung ganz gezielten Zuwachs: Fotografen (Bild), Arbeiter auf dem Weg zur oder von der Arbeit, in der Landwirtschaft Beschäftigte, Pendler und Pendlerinnen, Bergsteiger und wartende Reisende erhöhen die Anlagen-Population. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.



RAILTOP ▸ *Euro-City-Großraumwagen mit Gepäckabteil in H0*



Im ÖBB-Verkehrsrot mit Umbragrau der frühen Epoche V präsentiert sich das H0-Modell des Eurocity-Großraumwagens mit Gepäckabteil BDmpsz (Bild). Die aktuellen Farben – Verkehrsot, Hell- und Mittelgrau – zeigt dagegen der ÖBB-Eurocity-Großraumwagen erster Klasse Ampz. Info: Railtronic, Robert Doll, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, Internet: www.railtronic.ch.

Modellbahn Aktuell

TRIX ▸ *Selbstentladewagen-Set in N*



Als Kalktransporter mit entsprechenden Betriebsspuren und unterschiedlichen Wagennummern kommen die Minitrix-Schüttgutwagen als Dreierset in den Handel. Klassische Güterwagen der Epoche III enthält das N-Display, bestückt mit insgesamt 20 Waggons von fünf verschiedenen Gattungen. Die Wagen derselben Bauart weisen unterschiedliche Betriebsnummern auf. Die Bundesbahn-Diesellok V 80 (Test des Märklin-Modells in der September-Ausgabe) ist nun auch für H0-Gleichstromer lieferbar. www.trix-online.de.

HERPA ▸ *Wolga GAZ M-21 für TT*



TT-Straßen belebt der wohlgeformte Wolga GAZ M-21 (Mitte und rechts) gleich im Doppelpack, da das Set zwei Fahrzeuge enthält. In Grasgrün wirkt der luxuriöse Russe allerdings etwas seltsam. Liebhaber moderner H0-Autos können sich möglicherweise für den schicken Kombi Allroad-Quattro von Audi (links) erwärmen. Weniger elegant, aber mit ungleich größerem Ladevolumen wartet der Lieferwagen-Sprinter von Mercedes auf. Info: www.herpa.de.

GAHLER + RINGSTMEIER/ ERBERT ▸ *Stelltisch-System*

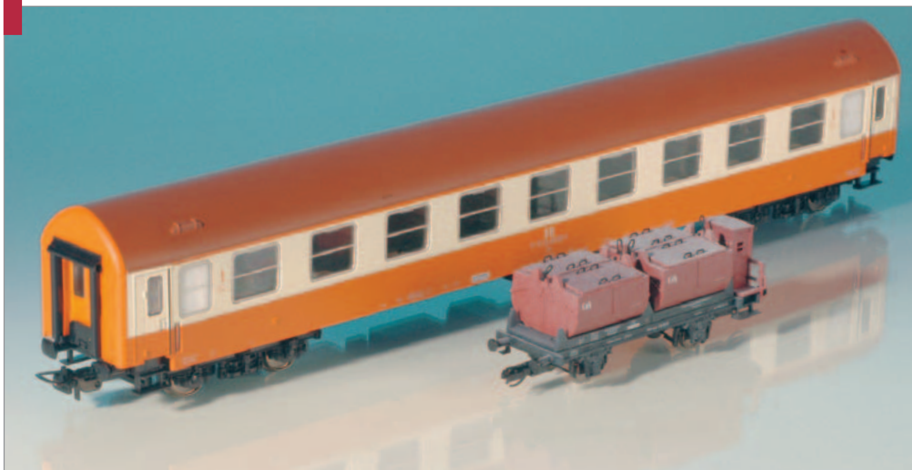
Die Computer-Steuerung MpC von Gahler + Ringstmeier lässt sich nun mit den Erbert-Stelltischen SpDrS60 und DrS2 kombinieren. Man hat die Wahl zwischen einer Verdrahtungsversion und einer Ausführung, die auf dem neuen Bussystem aufbaut. Eine mit dem Interface verbundene Funktionsplatine kann 16 LED und 8 Taster ansteuern. Info: www.gahler.de oder www.erbert-signale.de.

HAPO ▸ *Henschel-Feldbahn-Dampflok in H0e*

Das aus Messing und Weißmetall gefertigte H0e-Modell der Feldbahn-Dampflok entstand nach Henschels zwischen 1914 und 1917 gebauter Reihe R I-II c471. Der Käufer hat die Wahl zwischen analogen und digitalen (DCC-Format) Modellen, die jeweils mit Fünfpol- oder Glockenanker-Motor ausgestattet werden können. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Internet: www.hapo-bahn.de.



TILLIG ▸ *DR-Städte-Expresswagen in H0, DRG-Kalkkübelwagen in TT*



Abgesehen von der Firmenanschrift noch in der typischen Sachsenmodelle-Verpackung geht das H0-Modell des Städte-Express-Wagens erster Klasse (Bild hinten) aus der DR-Epoche-IV (siehe Titelbeitrag) in den Handel. Das gilt auch für den DEC-Kesselwagen der PKP. Auf der Spur der Mitte wird das DB-Sortiment erweitert: Neben einem Set mit Bundesbahn-Donnerbüchsen und dem Bauzugwagen auf Pwgs-41-Basis rollt der M-Wagen als Bm im Ozeanblau-Beige der Epoche IV auf die TT-Gleise. An die DRG-Ära erinnert der zweiachsige Kalkkübelwagen mit Bremserhaus (Bild vorne). Beide Modelle sind mit den neuen TT-Kupplungen ausgerüstet. www.tillig.com.

MICRO-METAKIT ▸ *Bayerische Pt 2/5 H in H0*



Krauss fertigte 1906 eine Heißdampf-Probelok, die die Königlich Bayerische Staatseisenbahn mit der Betriebsnummer 5201 in Dienst stellte. Das Einzelstück wurde erst 1933 (Betriebsnummer 73 201) ausgemustert. Wie bei Micro-Metakit üblich, besteht das Fertigmodell komplett aus Metall, weist feine Radsätze auf und wird durch einen Glockenankermotor angetrieben. Info: Micro-Metakit, Weingartenweg 8, 84036 Landshut, Tel. (0871)43457, Internet: www.micro-metakit.com.

SCHUCO ▸ *Lamborghini Gallardo in H0*



Mit dem sonnengelben Lamborghini Gallardo (Bild) geht ein rassiger Sportwagen aus italienisch-deutscher Vorbild-Koproduktion ins Rennen auf H0-Straßen. Der Maserati 250F erinnert im Rahmen der Piccolo-Grand-Prix-Rennwagen an Monza 1957. www.schuco.de.

VIESSMANN ▸ *Winkende H0-Dame*



Damit die ältere Dame (Bild) dem Zug nachwinken kann, muss sie Strom gesetzt we Ein Spezialantrieb für vorbildgetreu Bewegung. Der für Gleich- und Wechselstrom so wie digital geeignete Aufenthaltschalter erlaubt einen automatisch ablaufenden Halt. Der Baustein lässt den Zug weich anfahren und abbremsen und ist auch als Zwischenhalt bei der Pendelzugsteuerung einsetzbar. Ein Schalter reicht dort für beliebig viele Zwischenstationen (auch für Wendezugbetrieb). Durch eingebaute Gleisbesetztmelder sind Gleis- oder Signalkontakte überflüssig. Info: www.viessmann-modell.de.

MODELLBAHN AKTUELL

DEUTSCHE POST/BAG DER FREIEN WOHLFAHRTSPFLEGE

Neue Marken mit Schnellverkehrs-Motiven

Die neue Serie der Wohlfahrtsmarken, Erstausgabetag 5. Oktober 2006, zieren Motive mit Schnellverkehrsfahrzeugen der deutschen Eisenbahnen.

Nicht nur Briefmarkensammler und Eisenbahnfreunde erfreuen sich an den vier neuen Sonderpostwertzeichen der Deutschen Post. Die Zuschlagsmarken erfüllen auch einen guten Zweck: Der Erlös aus dem Zuschlag zum Frankaturwert kommt sozialen Einrichtungen und Projekten der Bundesarbeitsgemeischaft (BAG) der Freien Wohlfahrtspflege, eines eingetragenen Vereins, zugute.

Zur Einführung der gezackten Eisenbahnminiaturen fand am 5. Oktober ein Aktionstag im Nürnberger DB-Museum statt. Außerdem wurde die neue Markenserie im Rahmen einer Feierstunde im Berliner Schloss Bellevue dem Bundespräsidenten Dr. Horst Köhler als Schirmherrn des Sozialwerks überreicht.

Die einzelnen Züge als Bildthemen hatten das für die Post zuständige Bundesministerium der Finanzen und das DB-Museum gemeinsam festgelegt. In der Expertenrunde fielen die Entscheidungen für den Fliegenden Hamburger von 1932/33, für den Henschel-Wegmann-Zug von 1935, den TEE-Triebzug von 1957 und den modernen ICE 3 recht bald. Zur Debatte hatten aber auch beispielsweise der Drehstrom-Triebwagen der Militärbahn Marienfelde – Zossen von 1903 und der Schienenzeppelin von 1931 gestanden.

Unter den hernach eingereichten Entwürfen befanden sich auch Zeichnungen und Innenansichten. Den Zuschlag erhielt die Kommunikations-Design-Agentur Klein und Neumann aus Iserlohn. Sie hatte sich für Fotografien entschieden, ein bei Briefmarkenmotiven eher seltener Weg.

Dem Wunsch des Auftaggebers entsprechend, hatten sämtliche Wertstufen farbige Abbildungen zu tragen. Die historischen Schwarzweißaufnahmen für zwei der Wertstufen waren also nachträglich zu kolorieren.

Für den Wert mit dem Postkartenporto 45 plus 20 Cent wurde ein berühmtes Bild (siehe oben) gewählt, das Hermann Maey für die Lokomotiv-Lichtbildsammlung des Verkehrszentralamtes der Deutschen Studentenschaft in seiner Heimatstadt Darmstadt gemacht hatte: Es zeigt Anfang 1933 den nagelneuen VT 877 im Hauptbahnhof Altona. Der elfenbeinviolett lackierte Zug war ab 15. Mai 1933 zwischen Berlin und Hamburg-Altona im Einsatz und erhielt bald den Beinamen „Fliegender Hamburger". Ein Teil seines Führerstands ist heute noch im DB-Museum zu sehen.

Aus dem DB-Museum kam auch die Vorlage zum Wert für Großbriefe, 145 plus 55 Cent, der den Henschel-Wegmann-Zug vor der großen Ausstellungshalle in Nürnberg zeigt. Anlass war das Eisenbahnjubiläum anno 1935. Die Aufnahme stammt von einem Fotografen der Reichsbahndirektion Nürnberg. Nur vom Sommer 1936 bis Herbst 1939 war der Zug im Schnellverkehr zwischen Berlin und Dresden eingesetzt.

Für den Briefportostandardwert 55 plus 25 Cent stand der Trans-Europ-Express der Bundesbahn Modell. Die Aufnahme des VT 11.5 entstand auf der Hohenzollernbrücke, die Köln mit Deutz verbindet. Zunächst war ein Farbfoto von Reinhold Palm in Betracht gezogen worden, doch die schließlich benutzte farbige Vorlage stammt von Carl Bellingrodt, der wie Hermann Maey einmal zum Kreis des Darmstädter Lokbild-Archivs gehört hatte, bevor er in Wuppertal seine berühmte Sammlung aufbaute.

Die vierte Zuschlagsmarke, ebenfalls Standardwert mit 55 plus 25 Cent, präsentiert den hochmodernen ICE 3 der DB AG. Es ist nach der ICE-Briefmarke der Bundespost zum Eisenbahnjubiläum von 1985 bereits das zweite Mal, das der Intercity-Express auf einem Wertzeichen der deutschen Postverwaltung erscheint. Das jetzt verwendete Bild haben Stefan Klein und Olaf Neumann höchstselbst im Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen aufgenommen.

Ehrensache, dass jeder Eisenbahnfreund diese Wohlfahrtsmarken verwendet. Sie sind bis Ende Januar 2007 bei der Post und noch das ganze Jahr 2007 bei den Wohlfahrtsverbänden erhältlich. *Alfred Gottwaldt/hc*

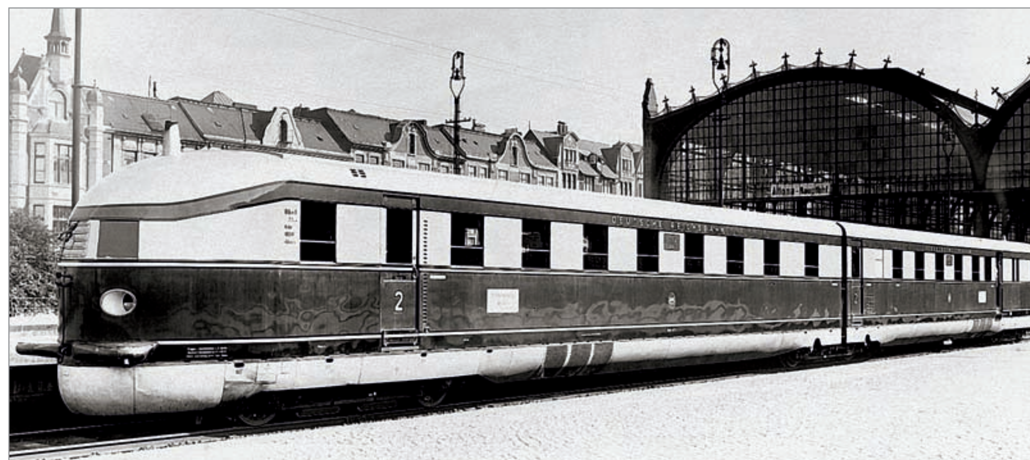


Foto: Hermann Maey, Slg. Gottwaldt

Vorlage für die Zuschlagsmarke mit dem Frankaturwert 45 Cent: Die Schwarzweißaufnahme zeigt den VT 877 1933 im Hbf Altona.



Der VT 11.5 als TEE ziert die Marke für Standardbriefe.



Fotos: Joisten

Auf Großbriefen erfreut der Henschel-Wegmann-Zug.



Auch der ICE 3 macht sich als Markenmotiv recht gut.



Der Fliegende Hamburger macht die Postkarten frei.

SCHLAGLICHTER AUS DER MODELLBAHNBRANCHE

Insolvenz, Abschied, Rückrücktritt

● Es fing vergleichsweise harmlos an mit einer Meldung aus den USA: LGB of America ist an die US-Firma G45 verkauft und LGB-Geschäftsführer Rolf Richter wurde mit dem Satz zitiert: „Dieser Schritt vorwärts eröffnet uns, LGB of America und unseren amerikanischen LGB-Freunden neue Möglichkeiten." Das war in der zweiten August-Woche.

Am 18. September folgte dann der Schlag ins Kontor: „Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk OHG (EPL) in Nürnberg, Hersteller der Lehmann-Groß-Bahn (LGB), musste am 18. 09. 2006 Insolvenzantrag stellen", hieß es in einer offiziellen Presseerklärung des Traditionunternehmens, das noch zwei Monate zuvor ein glänzendes Fest zum 125-jährigen Bestehen gefeiert hatte. Ausschlaggebend für den Gang zum Konkursrichter war nach MEB-Informationen, dass die Gläubiger-Banken die Lehmann-Konten gesperrt und die Auslieferung blockiert hatten.

Die Lehmann-Geschäftsführung hatte zwar seinerzeit keinen Hehl daraus gemacht, dass man wie eigentlich die gesamte Modellbahnbranche schwierige Zeiten durchlebt, doch schien noch vor Monatsfrist die Talsohle durchschritten, ließ die Auftragsentwicklung auf bessere Zeiten schließen.

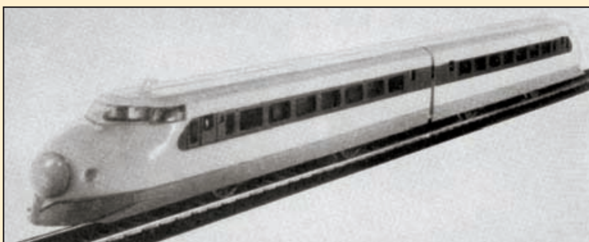
Vom Amtsgericht Nürnberg wurde der Rechtsanwalt Dr. Steffen Goede zum vorläufigen Insolvenzverwalter bestellt. Gemeinsam sei man bestrebt, „das Unternehmen zu erhalten und die Arbeitsplätze am Standort Nürnberg für die Zukunft zu sichern", ließ die Eigentümer-Familie Richter verlauten. Die Belegschaft, rund 150 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, haben ihre Unterstützung zugesagt. In ersten Gesprächen des vorläufigen Insolvenzverwalters mit den beteiligten Banken ging es vordringlich um die Auslieferung der LGB-Produkte und die Wiederaufnahme der Produktion, zwischenzeitlich mit Erfolg: Auch die Produktion läuft wieder.

Derweil vermeldete Märklin erstmals wieder positive Zahlen: Ein Umsatzplus von vier Prozent gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahrs. „Beim Auftragseingang liegen wir sogar mehr als sechs Prozent über der Vorjahresperiode und auch im operativen Ergebnis haben wir uns verbessert", stellte Paul Adams nicht ohne Stolz fest. Gleichwohl schied der Vorsitzende der Märklin-Geschäftsführung überraschend mit Wirkung vom 30. September 2006 aus dem Unternehmen aus. Er werde aber Märklin bis Mitte nächsten Jahres noch als Berater begleiten, betonte Adams.

Seinen Rücktritt vom Rücktritt erklärte mittlerweile Kibri-Geschäftsführer Klaus Sick. „Die Kibri-Gesellschafter haben sich...am 09. 09. 2006 einvernehmlich darauf verständigt, dass Herr Klaus Sick mit der Weiterführung der Geschäfte beauftragt werden soll, bis eine endgültige Lösung gefunden worden ist", hieß es in einer von Kibri verbreiteten Verlautbarung. Komplementär Paul Jürgen Keller wurde am selben Tag als Geschäftsführer berufen. *hc*

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 40 JAHREN: TT-Gruß aus Japan



● Bei dem Bericht über die Modellneuheiten der Herbstmesse 1966 schnitt die Nenngröße TT mit dem heimischen Hersteller Zeuke & Wegwerth besser ab als die Neuheiten der H0-Hersteller. Während mit der E94 ein damals aktuelles E-Lok-Modell auf gute Resonanz stieß, holte sich die Berliner Firma mit einer weiteren Neuheit gestalterische Anleihen beim seinerzeit hochmodernen Shinkansen. Denn der dreiteilige E-Triebzug „Transitus", noch mehr der in Weiß-Blau gehaltene „Intourex" (ohne Stromabnehmer) waren nichts anderes als eine phantasievolle Adaption. Wie viele dieser Züge dann tatsächlich ihre Runden auf TT-Anlagen drehten, wissen wir nicht.



MESSE-KALENDER

26. – 29. OKTOBER 2006:
Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

3. – 5. NOVEMBER 2006:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

9. – 12. NOVEMBER 2006:
Modellbahn Köln.

18. – 19. NOVEMBER 2006:
2. Internationale Spur-0-Expo, B-Roeselare.

24. – 26. NOVEMBER 2006:
Modellbau Bremen.

24. – 26. NOVEMBER 2006:
Modellbauwelt Hamburg

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
DPV Network
Düsternstraße 1-3
20355 Hamburg
Telefon (040) 37 845-62 61
Fax (040) 37 845-96 261
E-Mail: network@dpv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Westfalenbank Bochum, Konto 100 081 25, BLZ 430 200 00, IBAN DE 03430200000010008125, Swift-Code WEBODE 33
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Foto: Rainer Albrecht

MODELLE FÜR KLEINE GRÖSSEN

Rainer Albrecht baut ein N-Stellwerk und ein Z-Haus von Lütke-Modellbau.



Foto: S. Koch

DIE ENKEL DER SCHIENENBUSSE

Wie schon ihre Großeltern kämpfen die modernen dieselgetriebenen Nebenbahnretter ums Publikum.



Foto: Wollny



Foto: Wollny

DER SINGENDE DRAHT

Auf der Ostbahn, Berlins geschichtsträchtiger Verbindung gen Königsberg, rollt seit 1992 wieder der Personenverkehr. Rund um Küstrin, Landsberg und Schneidemühl fühlt man sich noch heute als Zeitreisender, auch wegen der Telegraphenmasten.

Das Dezember-Heft erscheint am **15. November** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

REDESIGN FÜR DEN SCHIENENBUS

Märklins altem VT95 verhilft Michael Robert Gauß zu einer echten Verjüngungskur.



Foto: Gauß

Außerdem

Messe-Nachlese

Modell, Spiel, Hobby: Eine Reise wert ist Leipzig immer. Neuheiten und Neuigkeiten gab´s wieder in Hülle und Fülle.

Test-Läufe

Weihnachten rückt näher. Das merkt man an der Modellflut und an der Zahl unserer Tests, Kurztests und Probefahrten.

Dampf-Nächte

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben: Ein Besuch im Bw Wolsztyn bei Nacht lohnt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Tiedtke

STADTLUFT MACHT FREI

Von der Schmal- auf die Regelspur, vom Steinbruch in die Stadt geht´s im zweiten Teil der schönen Mariahöh-Anlage.